



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE**
NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA

Dossier di candidatura di Napoli come sede del Centro Regionale EMSA per il Mediterraneo

Supporto specialistico: SRM Services S.r.l.
Ufficio proponente: "AA.GG., Risorse Umane e Segreteria"
Presidente: avv. Andrea Annunziata
Segretario Generale: arch. Giuseppe Grimaldi



L'illustrazione è rappresentativa della mappa della città di Napoli con il suo Golfo.

PERCHÉ NAPOLI

COME SEDE

DELL'EMSA

- 1 | **Un porto multipurpose, internazionale con una posizione strategica al centro del Mediterraneo**
- 2 | **Uno scalo che sta direzionando le proprie strategie verso digitalizzazione e sostenibilità**
- 3 | **Presenza di linee marittime che servono tutto il Mediterraneo con compagnie di eccellenza**
- 4 | **Una fortissima vocazione marittima
53% dell'import export realizzato via mare**
- 5 | **La presenza di oltre 1.500 imprese nel territorio connesse fortemente alla filiera dello shipping con un consolidato know-how**
- 6 | **Una Zona Economica Speciale strutturata per l'attrazione di investimenti industriali e logistici**
- 7 | **Un territorio con forte propensione all'innovazione**
- 8 | **Un territorio caratterizzato dalla presenza di Università e poli tecnologici di eccellenza**
- 9 | **Una sede innovativa e prestigiosa concessa a titolo gratuito**

Indice

Premessa

Perché Napoli. Il ruolo dell'EMSA e l'eccellente risposta della città di Napoli alle attività svolte dall'Agenzia **5**

L'EMSA: inquadramento, riferimenti legislativi e governance **14**

Capitolo 1

L'importanza strategica dell'Economia Marittima e Logistica e l'esigenza della sicurezza nel Mediterraneo **19**

Capitolo 2

Analisi della competitività portuale nel Mediterraneo **32**

Capitolo 3

Il ruolo del porto di Napoli attuale e potenziale come scalo strategico dell'area e come beneficiario del fenomeno della regionalizzazione della globalizzazione **56**

Capitolo 4

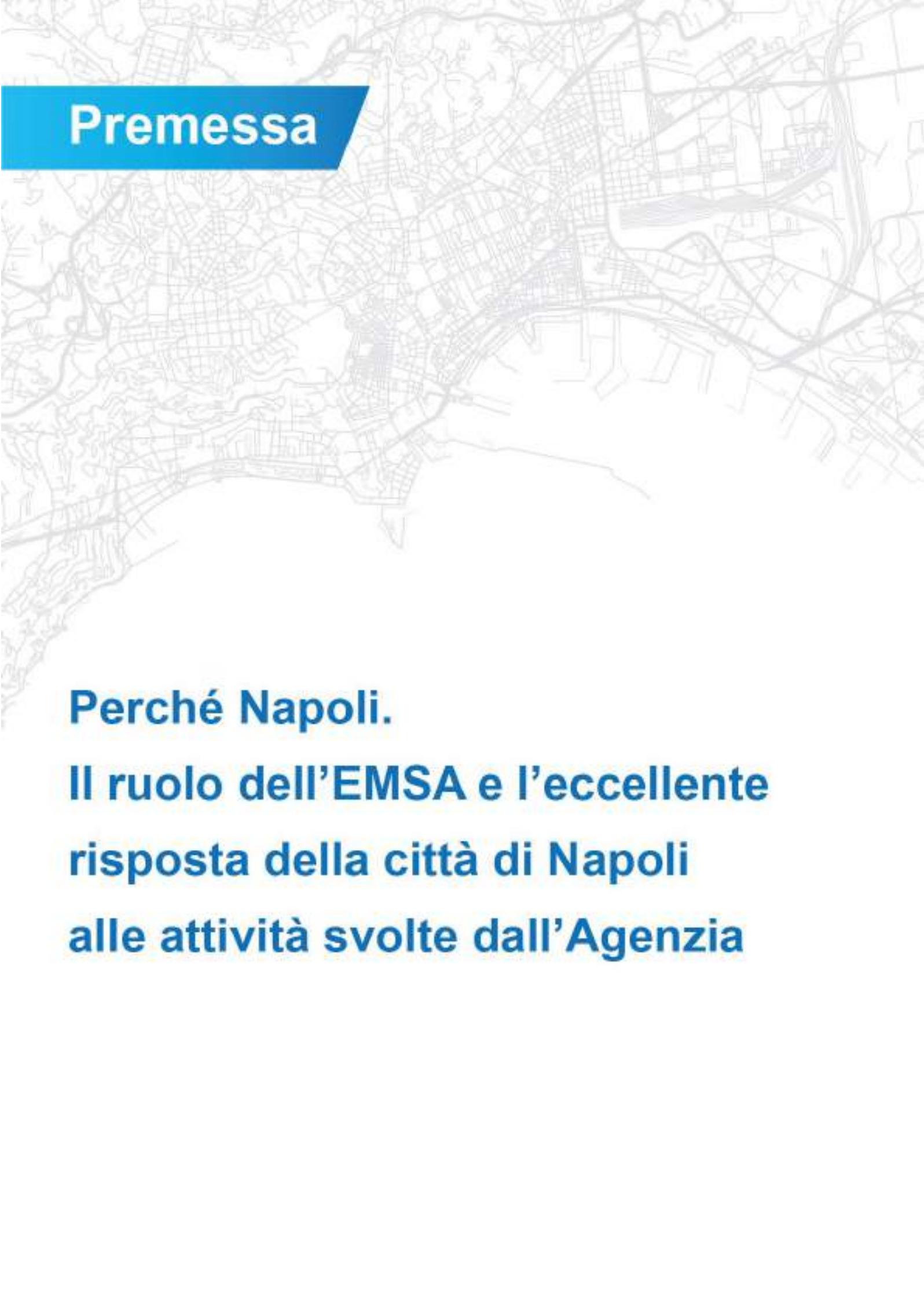
La Zona Economica Speciale come driver di sviluppo **72**

Capitolo 5

L'ecosistema innovativo campano **80**

Allegato Tecnico

Studio di fattibilità tecnico economica della sede EMSA di Napoli **101**

A faint, light-colored map of the city of Naples, showing its intricate street grid and coastline, serves as the background for the entire page. The map is centered and covers most of the visual space.

Premessa

Perché Napoli.

**Il ruolo dell'EMSA e l'eccellente
risposta della città di Napoli
alle attività svolte dall'Agenzia**

Il presente Dossier ha lo scopo di sancire la candidatura di Napoli a sede di Centro Regionale dell'EMSA per il Mediterraneo. L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) è stata istituita con REGOLAMENTO (CE) N. 1406/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002, al cui art. 1 si afferma che l'obiettivo dell'Agenzia è quello di garantire un livello elevato, uniforme ed efficace di safety, di sicurezza marittima, e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, dalla relativa azione di intervento, nonché un intervento contro l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di gas e petrolio e, dove appropriato, di contribuire all'efficienza del traffico e del trasporto marittimo nel loro complesso, in modo da facilitare l'istituzione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere.

Al successivo art. 5 si prevede espressamente che “su richiesta della Commissione, il Consiglio di Amministrazione può decidere, previo accordo degli Stati membri interessati, di **istituire i centri regionali necessari per svolgere i compiti legati al monitoraggio sulla navigazione e sul traffico marittimo**, come previsto dalla direttiva 2002/59/CE.”¹

Il contenuto di questo documento mostrerà come la posizione ideale al centro del Mediterraneo, la presenza imprenditoriale e le grandi competenze operative e tecnologiche legate all'ambiente marino fanno della Campania ed in particolare di **Napoli la sede ideale nell'ambito del Bacino per consentire il pieno, efficace ed efficiente svolgimento della mission dell'EMSA ed il conseguimento di risultati rimarchevoli nei campi della sicurezza della navigazione e della protezione dell'ambiente marino a livello di tutta l'Area Med.**

La mission dell'EMSA è servire gli interessi dell'Unione europea nell'ambito del settore marittimo affinché resti sempre sicuro, protetto, ecologico e competitivo; fungendo al contempo da punto di riferimento del comparto non solo in Europa ma a livello internazionale (affiancando l'Unione ed offrendo i suoi servizi agli Stati membri, e proponendosi come partner e hub di conoscenze per il cluster marittimo). L'EMSA sfrutta il suo know-how unico occupandosi di questioni e compiti relativi alla sicurezza marittima, alla protezione, al clima e all'ambiente; fornisce ai governi e alle autorità informazioni dettagliate e affidabili su

¹ La Direttiva 2002/59/CE istituisce un sistema di monitoraggio del traffico navale e di scambio di informazioni. L'intento è quello di migliorare la sicurezza marittima, la sicurezza portuale e marittima, la protezione ambientale e la preparazione all'inquinamento. La legge permette inoltre lo scambio e la condivisione di informazioni aggiuntive per consentire un traffico e un trasporto marittimi efficienti.

quanto accade in mare, in tempo reale, per aiutarli ad attuare efficacemente le politiche marittime.

In questo momento storico, dove i cambiamenti dovuti alla pandemia prima ed alla guerra poi stanno avendo e continueranno ad avere un forte impatto sul corso del trasporto marittimo e su tutti gli attori e le vite ad esso legati, **le attività svolte dall'EMSA rivestono un ruolo ancora più importante.**

L'ultima **Strategia Quinquennale** dell'Agenzia (varata per il 2020-2024) arriva proprio nel pieno di questa nuova ondata di cambiamenti, dove decarbonizzazione, sostenibilità, digitalizzazione, scambio di dati, sicurezza e protezione sono argomenti che stanno mettendo alla prova il settore marittimo e che necessitano di essere affrontati ora e nei prossimi anni. In particolare, **l'ambiente è diventato una priorità** non soltanto per contrastare l'inquinamento ma soprattutto per contribuire alla creazione di un sistema marittimo sostenibile, che incontri le ambizioni della Ue in termini degli obiettivi neutralità climatica.

Un altro asset che sta avendo impatti rilevanti sul comparto marittimo è la tecnologia, ed in particolare la digitalizzazione. Queste costituiscono opportunità da cogliere necessariamente per rendere l'industria navale più pulita, sicura e più affidabile. Opportunità che sono anche accompagnate da sfide relative alla sicurezza (la sicurezza informatica rimane per esempio una questione chiave).

Affinché l'EMSA possa supportare il settore marittimo **la *vision* dell'ultima Strategia Quinquennale si fonda su 5 priorità:**

- **sostenibilità** (per proteggere l'ambiente marino, di gestire il cambiamento climatico e di rispondere alle nuove sfide ambientali);
- **safety** (promuovere una forte cultura della sicurezza nel trasporto marittimo è una delle ragioni d'essere dell'Agenzia, con l'obiettivo di contribuire alla riduzione delle vittime e delle perdite umane in ambito marino);
- **sicurezza** (delle navi e delle strutture portuali, grazie alla capacità di sorveglianza dei sistemi di monitoraggio del traffico riguardo potenziali incidenti legati alla pirateria o altri incidenti legati alla sicurezza o gli attacchi armati su scala mondiale);
- **semplificazione** (di formalità burocratiche per un viaggio più rapido e più fluido);
- **sorveglianza** (monitoraggio del traffico navale per migliorarne sicurezza ed efficienza).

Grazie a questi 5 pilastri l'EMSA ha tracciato la strada in qualità di centro di eccellenza nel settore marittimo europeo così da raggiungere il suo obiettivo di garantire un livello elevato, uniforme ed efficace di sicurezza e protezione marittima, la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi e la risposta a tale fenomeno, nonché la risposta all'inquinamento dei mari causato da impianti di petrolio e gas. In sintesi: mari più sicuri, oceani più puliti, trasporto marittimo sostenibile e di qualità.

Date queste premesse, **se l'Italia è un aspirante naturale ad ospitare la sede di questa Istituzione, è la Campania ed in particolare la città di Napoli a ricoprire il ruolo di location ideale** per accogliere il **Centro Regionale EMSA per il Mediterraneo**.

Come sarà evidente nei diversi capitoli che compongono il presente Dossier, localizzare la sede del Centro Regionale a Napoli risponderebbe egregiamente alle esigenze legate alle attività svolte dall'EMSA, sia quelle particolarmente connesse alla sostenibilità del trasporto ed alla safety&security della navigazione, sia quelle maggiormente relative all'aspetto ambientale e climatico. La Città di Napoli e la Campania accolgono infatti numerose istituzioni e organizzazioni con competenze specifiche in materia servizi e sicurezza marittima, di protezione civile, di monitoraggio ambientale e delle acque, gestione dell'informazione e georeferenziazione.

La centralità di Napoli nell'ambito del Mediterraneo è testimoniata anche dalle recenti attività di EMSA nella lotta all'inquinamento marino. In virtù del contratto "OIL SPILL RECOVERY" tra EMSA e SARDA BUNKERS S.p.A., è infatti operativa e basata proprio nel Porto di Napoli la nave M/T SB Borea, che ospita a bordo una serie completa di apparecchiature all'avanguardia per la risposta all'inquinamento ed ha una capacità di stoccaggio riscaldato di 3.558 m³ di olio recuperato. La nave è dotata di apparati per il recupero meccanico e le operazioni di recupero sono supportate da sistemi radar di rilevamento delle chiazze d'olio. La principale area operativa è il Mar Mediterraneo Centrale.

Luogo nevralgico all'interno del Paese ma anche al centro dei traffici internazionali che guardano oltreoceano verso il Nord America e verso il Far East e i paesi del Mediterraneo, Napoli si propone come hub di riferimento produttivo-logistico degli scambi nell'area del Bacino. **La Città è nodo marittimo-logistico strategico per una molteplicità di fattori. La posizione geografica, la rilevanza industriale, logistica e la propensione all'internazionalizzazione nonché i legami con il mondo dell'università e della ricerca ne fanno un punto di riferimento riconosciuto.**

A parte Napoli, **è l'intero Mezzogiorno a rivestire un ruolo di primo piano per l'economia del mare** nell'ambito del nostro Paese, già di per sé fulcro irrinunciabile per i trasporti da e per l'Estremo Oriente e gli Stati Uniti, e principale via di comunicazione fra l'Europa e i Paesi MENA. Considerando il settore portuale, il Sud è la macroarea, tra le quattro italiane, che movimentata più merci via mare. Con 224 milioni di tonnellate gestite nel 2021, nei porti meridionali si è concentrato il 46% del totale nazionale.

Nel 2021 il commercio estero via mare del Mezzogiorno è stato pari a circa 60 miliardi di euro, quasi raddoppiando rispetto ai 31 miliardi di euro di 20 anni fa; e se inoltre si ragiona in termini di quantità di merce scambiata, il trade marittimo contribuisce addirittura per il 93% del totale. L'interscambio commerciale del Sud avviene dunque prevalentemente via mare, facendo di questa macroarea un punto di riferimento nei traffici di passaggio all'interno del Bacino, snodo strategico per il trade di diversi ed importanti settori manifatturieri (quali i metalli, la meccanica e la chimica), ma anche per il comparto energy.

Nell'ambito del sistema portuale campano, **Napoli è il porto di riferimento** a servizio di un grande bacino demografico ad alta densità di popolazione, con importanti poli produttivi composti da alcune grandi aziende e di sistemi di piccole e medie imprese che si estendono in Campania ed in alcune aree della Basilicata, della Puglia e del basso Lazio.

La città si posiziona al centro delle reti infrastrutturali integrate della Campania che può essere considerata come la principale macro-piattaforma del Sud Italia, dotata di una condizione sicuramente migliore rispetto a tutte le altre regioni del Mezzogiorno che le consente di offrire servizi anche a buona parte del Lazio, della Puglia dell'Abruzzo e del Molise, Basilicata e della Calabria. Questo per due motivazioni: una da ascrivere alla privilegiata posizione geografica; la seconda è legata invece ad una elevata dotazione di infrastrutture di trasporto in rapporto alla superficie territoriale.

Vanta, inoltre, un'apertura internazionale di rilievo. Se la Campania è prima regione per commercio estero nel Mezzogiorno, la provincia di Napoli con un valore di 16,7 miliardi di euro di interscambio commerciale rappresenta il **57,5% del commercio estero regionale**. Molta di questa attività si concentra sul mare. Tra i primi 10 paesi-partner negli scambi commerciali figurano infatti Cina, Arabia Saudita, Stati Uniti Turchia e India, segno che – **grazie all'ottima posizione geografica – Napoli ed il suo porto rappresentano un importante punto di riferimento, trovandosi al centro di relazioni commerciali che riguardano tutto il globo e localizzata in un'area – il Mezzogiorno – che può giocare**

un ruolo da leader nel commercio marittimo del Mediterraneo (sia interno che esterno all'area) in un ampio range di settori a diverso contenuto tecnologico.

Lo sviluppo della portualità di Napoli viene sicuramente anche sostenuto dall'attuazione delle Zone Economiche Speciali. Sull'area insiste infatti la **ZES Campania** dalla precisa vocazione industriale-logistica. Grazie all'istituzione della ZES — concepita con il fondamentale compito di “mettere a sistema” la logistica e la manifattura di un'area — è auspicabile la generale crescita dell'attrattività del territorio con il conseguente ispessimento del sistema produttivo a ridosso del porto. Se la presenza della ZES può fungere da impulso per le imprese internazionalizzate, che tendono a generare anche traffico portuale e logistico rafforzando la sinergia tra industria e logistica stessa; il porto potrà ancor di più rappresentare un punto di riferimento specie per la proiezione internazionale verso le grandi rotte.

Quanto alla **presenza di un ambiente innovativo** che promuova la ricerca ed un tessuto imprenditoriale in grado di valorizzarne i risultati, la Campania si distingue per un crescente fermento, alimentato dalla presenza sul territorio di medio-grandi realtà produttive, da un crescente numero di imprese innovative, di PMI e start up innovative, da poli tecnologici e da importanti iniziative di collegamento tra il mondo accademico e l'economia reale.

In Campania **il 47% delle imprese al di sopra dei 10 dipendenti possono essere definite “innovative”**; tra queste quasi l'87% svolge un'attività che rientra nell'innovazione di processo e di prodotto. Grazie a questi numeri, la Regione è nella top ten nazionale (posizionandosi al settimo posto) ed è prima nel Mezzogiorno. Si tratta prevalentemente di innovazione generata grazie alla cooperazione con soggetti esterni alle imprese stesse, come università, centri di ricerca, startup, PMI e innovatori; alleanze per l'innovazione, quindi, un legame virtuoso tra le richieste delle imprese e le competenze presenti sul territorio. La Regione si colloca al primo posto tra quelle del Sud per numero di PMI innovative ed anche per numero di start up innovative.

Da sempre la Campania ospita centri di ricerca in diversi comparti strategici per lo sviluppo del Paese, ha un sistema universitario all'avanguardia e presenta un'ampia offerta di servizi tecnologici collocati soprattutto nella città di Napoli: 7 Distretti High-Tech, 21 laboratori pubblici privati, 40 enti pubblici di ricerca avanzata e di istituzioni private attive nei servizi di trasferimento tecnologico e di innovazione e 30 strutture per sostenere l'imprenditorialità. Vanno segnalate anche alcune delle principali iniziative di collegamento tra il mondo accademico e l'economia reale.

È Napoli ad accentrare una quota considerevole della forza innovativa della Regione: vi sono, ad esempio, localizzate 5 delle 7 Università regionali ed in diversi casi si registra il suo primato tanto in ambito regionale, quanto meridionale. Napoli è, infatti, la terza provincia in Italia per numero di startup innovative; e si distingue quanto a capacità brevettuale e peso dell'High Tech nell'ambito delle specializzazioni produttive; è sede di 9 academy nell'ambito del polo tecnologico di San Giovanni a Teduccio che sviluppa accordi di collaborazione tra l'Ateneo e Aziende di rilievo internazionale e offre percorsi formativi di particolare rilevanza per il tessuto produttivo, sviluppando competenze e soft skill attraverso strutture di alta formazione.

Un siffatto livello di sviluppo complessivo che lega Napoli al Mediterraneo sotto diversi aspetti quale quello culturale, logistico-portuale, produttivo ed innovativo non può prescindere da un'esigenza sempre più sentita di security.

Disciplinare un comparto che ha raggiunto un così elevato livello di sviluppo ma che presenta anche - come si è visto alla luce dei recenti accadimenti pandemici prima e bellici poi - elementi di vulnerabilità è uno dei compiti essenziali della moderna policy europea, ambito nel quale l'EMSA svolge con qualità, credibilità e trasparenza il suo compito.

È proprio la vulnerabilità del sistema globale a mettere in evidenza e segnalare con urgenza l'esigenza della sicurezza dei traffici e della tutela dello spazio marittimo.

Le enormi criticità che si sono manifestate nei trasporti e nella logistica delle merci via terra, mare e aria dallo scoppio della pandemia di Covid-19 ed ancor più con il conflitto in corso tra Russia e Ucraina hanno messo in discussione il modello delle *value chain globali* e del *just in time* (ovvero: riduzione al massimo dei costi di magazzino e produzione legata alla domanda, in un flusso continuo della catena distributiva), che ha guidato la globalizzazione.

Come conseguenza è tornato prepotentemente alla ribalta il dibattito sulla necessità di far "rientrare" nel continente tutto o parte di alcune filiere produttive strategiche, attraverso politiche attive di *reshoring* e *nearshoring*. Quelle politiche che si stanno via via generando nel mondo e che fanno dell'Italia il secondo paese in Europa dopo la Francia per rientro di imprese dall'estero secondo stime del Politecnico di Milano.

Questo processo di "regionalizzazione della globalizzazione", che si evince dal dato della progressiva trasformazione delle rotte marittime (se si considera che l'80-90% circa dell'import export totale del mondo avviene via mare, le rotte intraregionali rappresentano

oggi il 43% del traffico mondiale di merci), comporterà lo sviluppo di nuove tipologie di trasporto e nuovi modelli produttivi agganciati ad una logistica rivolta a filiere produttive più corte e quindi a modalità di trasporto più rapide, con servizi regionali. La maggiore regionalizzazione degli scambi si tradurrà verosimilmente in un rafforzamento di prospettiva per le rotte marittime a corto raggio, il cosiddetto Short Sea Shipping, che nel Mediterraneo vede l'area più intensa a livello europeo, con l'Italia in posizione di leader con una quota di mercato del 38%.

E ancor di più **il Sud si distingue per le percorrenze di rotte di corto raggio** concentrando gran parte del traffico relativo alle Autostrade del Mare e del Ro-Ro (modalità di trasporto che consiste nel far salire l'automezzo sulla nave riducendo così la percorrenza via stradale) con un peso del 53% sul totale nazionale. Il Ro-Ro è una modalità di trasporto che prevede infatti la percorrenza di rotte di corto raggio che possono essere connesse fortemente alla strategia di *reshoring* in quanto al ravvicinarsi delle filiere produttive è verosimile pensare ad un incremento di tale tipologia di traffico in cui il Sud è specializzato.

Il Sud del nostro Paese già protagonista nell'ambito dello shipping di corto raggio potrà cogliere grazie al *reshoring/nearshoring* nuove opportunità di sviluppo. In questo contesto e soprattutto in questa fase dell'economia mondiale, **Napoli ed il suo porto possono rivestire un ruolo di primo piano.**

Il Mezzogiorno - e la Campania con Napoli che, come si è visto, ne diviene il punto logistico produttivo di riferimento - diventa strategico anche dal punto di vista energetico. Occorre infatti non dimenticare che **il porto è anche polo di sviluppo energetico** per un paese in quanto terminale di traffici petroliferi ma anche di pipeline dove transitano prodotti energetici; questo ruolo può essere svolto in particolare dagli **scali del Sud che hanno una forte vocazione nel comparto "Energy"**. Un ulteriore passo avanti in questa direzione è il riconoscimento - nell'ambito dell'ultimo Decreto Legge in materia di politiche energetiche nazionali - per i **porti** dello status di **comunità energetica**, con l'obiettivo di promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e retroportuali.

Se da un lato il Mezzogiorno è porta d'ingresso di nuovi flussi energetici provenienti dal Nordafrica e dall'area caspica verso l'Europa (*Gasdotti Transmed, Greenstream e Tap*), dall'altro il peso dei porti dell'Area quanto a petrolio greggio e raffinato è rilevante: l'import-export via mare dei prodotti petroliferi e coke nel Mezzogiorno è pari a circa 31 mld € (il 63% dell'Italia).

Il Sud è sede di importanti porti energy; Cagliari, Messina-Milazzo e Catania-Augusta sono tra i primi 5 porti energy italiani e movimentano il 40% del traffico Oil nazionale.

Dato il contesto in cui ci troviamo e la cogente necessità di sicurezza e diversificazione dell'approvvigionamento energetico, ora una priorità per l'Europa, occorre che i porti si facciano trovare pronti ad esplorare nuove potenzialità di cooperazione e di sinergie produttive tra le due sponde del Mediterraneo, che non si potranno più limitare solo alla connessione commerciale e marittima ma anche ad una sempre più determinante **connessione energetica**. Un obiettivo che può essere raggiunto solo attraverso un meccanismo di cooperazione multilaterale inclusivo tra la Sponda Nord e Sud del Mediterraneo, per la promozione dei flussi di investimento regionali, per finanziare progetti comuni e consentire trasferimenti di tecnologia e know-how più rapidi, su una scala più ampia di quanto realizzato finora.

Sempre nel contesto *energy*, non bisogna dimenticare che i terminal portuali e la logistica marittima sono strategici per il settore dell'energia verde e per la transizione verso la Green economy. Anche le energie rinnovabili possono diventare nuova frontiera sia per la cooperazione euromediterranea, sia come area di nuova competizione (rispetto ad un sistema basato sulle fonti fossili) con le altre potenze operanti nella regione. Inoltre, il Mezzogiorno possiede esso stesso un importante patrimonio di energie rinnovabili producendo oltre il 54% di Eolico, Solare e Bioenergie.

Infine, non si può non sottolineare che **anche nell'ambito del Piano Nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) si punta sul Mezzogiorno e sulla Campania**. Il Sud si conferma centrale per il perseguimento di una ripresa strutturale, sostenibile e durevole dell'economia nazionale assorbendo circa il 40% delle risorse complessive. Si tratta, in termini assoluti, di circa 80 miliardi di euro (su un totale di 206 miliardi ripartibili in una logica territoriale) da utilizzare da qui al 2026 e indirizzati soprattutto a ridurre il divario esistente con il resto del territorio nazionale, facendo anche leva sulla complementarietà con la programmazione dei fondi strutturali 2021-2027 (che prevede oltre 54 miliardi di euro per il Sud tra risorse comunitarie e cofinanziamento nazionali/regionali) e con il programma React-EU (che destina al Mezzogiorno 9,4 miliardi di euro).

L'attenzione per il Mezzogiorno è centrale in tutte le singole aree d'intervento che vedono, nel riparto territoriale delle risorse, una quota sempre superiore al 34% del totale nazionale.

Ripercorrendo gli obiettivi generali del Piano, si punta quindi ad accrescere la competitività del Mezzogiorno configurando in ottica prospettica, un Sud più connesso e collegato, che attrae investimenti, che garantisce servizi sociali e che sia più sostenibile e questo non può prescindere dal **ruolo pivot di Napoli**. In tale logica, rilevanti sono gli impatti che si potranno raggiungere nei prossimi anni: il Ministero per il Sud e la Coesione territoriale stima una crescita del Pil meridionale, nel quinquennio 2021-2026, del 24% circa rispetto al valore assoluto del 2020 (media Italia +16%).

Il Dossier è composto da 5 capitoli, ciascuno dei quali è stato associato ad una o più delle 5 S, ovvero i 5 pilastri della Strategia Quinquennale, mirando a rispondere alle iniziative ed alle attività dell’Agenzia, al fine di rafforzare la competitività dell’Europa, la crescita sostenibile e l’economia blu, nonché contribuire all’agenda sulla sicurezza e al profilo internazionale dell’UE.

L’EMSA: inquadramento, riferimenti legislativi e governance

L’Agenzia europea per la sicurezza marittima è una delle agenzie decentrate dell’UE. Con sede a Lisbona, l’Agenzia fornisce assistenza tecnica e sostegno alla Commissione europea e agli Stati membri nello sviluppo e nell’attuazione della legislazione dell’UE in materia di sicurezza marittima, inquinamento da parte delle navi e sicurezza marittima. Sono stati inoltre assegnati compiti operativi nel campo della risposta all’inquinamento da idrocarburi, del monitoraggio delle navi e dell’identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi.

L’Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita con il **regolamento n. 1406/02** ha sede ufficiale a Lisbona, in Portogallo: l’istituzione della sede di Lisbona dell’EMSA ha richiesto un accordo specifico tra la commissione europea e lo stato portoghese, allo scopo di definire ed implementare una serie di regole e meccanismi riguardanti la gestione completa della sede stessa e di agevolazioni e servizi per i dipendenti dell’agenzia. Il documento di riferimento, che può essere

considerato una linea guida accordi relativi per la installazione della sede regionale per il mediterraneo in Campania è **il protocollo di intesa del Ministero degli Esteri Portoghese del 22 Settembre 2004.**

Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del **regolamento n. 1406/02** (modificato da successivi regolamenti) "su richiesta della Commissione, il consiglio di amministrazione può decidere, con l'accordo degli Stati membri interessati, di istituire i centri regionali necessari per svolgere compiti connessi al monitoraggio della navigazione e del traffico marittimo, come previsto **dalla direttiva 2002/59 / CE**".

È pertanto possibile istituire Centri regionali EMSA subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni:

- la Commissione deve formulare una richiesta specifica;
- il consiglio di amministrazione dell'EMSA deve prendere una decisione specifica;
- lo Stato membro in cui si propone di istituire il centro regionale deve fornire il proprio accordo;
- il Centro regionale deve essere dedicato allo svolgimento dei compiti relativi **al monitoraggio della navigazione e del traffico marittimo.**

Il ruolo svolto dalle sedi Regionali si basa anche sulle **specificità dell'area di riferimento**, tali specificità, in cui gli aspetti geopolitici rappresentano una motivazione non secondaria, sono elementi qualificanti per sottoporre una candidatura alla commissione.

Con lettera del 31/12/2018 al Presidente della Conferenza delle Regioni, on. Stefano Bonaccini, il Presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca ha proposto di discutere la candidatura della Regione Campania quale sede dell'EMSA per il Mediterraneo, al fine di richiedere al Governo di fare propria ed avanzare tale candidatura presso la Commissione Europea.

Il 17/01/2019 - La Conferenza delle Regioni all'unanimità ha riconosciuto il proprio sostegno alla candidatura. Il 22/12/2021 la Giunta Regionale della Campania ha approvato la Deliberazione N. 517 "Candidatura della Regione Campania quale sede mediterranea della European Maritime Safety Agency (EMSA)".

L'agenzia è gestita da un direttore esecutivo, i cui compiti e poteri sono definiti all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 1406/2002, coadiuvato direttamente da:

- un ufficio esecutivo,
- 4 capi dipartimento,
- un consulente politico,
- un contabile,
- un coordinatore del controllo interno.



Il direttore esecutivo è la sig.ra Maja Markovčić Kostelac, che ha assunto la carica di direttore esecutivo il 1° gennaio 2019. È responsabile della gestione e dello sviluppo dell'Agenzia sotto la supervisione del consiglio di amministrazione.

Il direttore esecutivo dell'EMSA riferisce a un consiglio di amministrazione che si riunisce circa 3 volte all'anno e comprende:

- 27 rappresentanti dei governi, uno per ciascun paese dell'UE;
- 2 rappresentanti senza diritto di voto dei governi dell'Islanda e della Norvegia;
- 4 rappresentanti della Commissione europea;
- 4 rappresentanti senza diritto di voto provenienti dal settore marittimo.

Il consiglio di amministrazione dell'EMSA discute e adotta il programma di lavoro, il bilancio e la tabella dell'organico, il piano pluriennale in materia di politica del personale, e la relazione annuale che elenca le prestazioni dell'agenzia.

Attualmente, l'Agenzia dispone di 11 unità, 10 delle quali rientrano in questi 4 dipartimenti:

- Dipartimento 1: Sostenibilità e Assistenza Tecnica (Sostenibilità; Visite e ispezioni, Elemento umano; Sviluppo delle capacità);
- Dipartimento 2: Sicurezza, protezione e sorveglianza (Sicurezza e protezione; Sorveglianza);
- Dipartimento 3: Servizi digitali e semplificazione (Servizi digitali marittimi; Infrastrutture digitali; Semplificazione);
- Dipartimento 4: Servizi alle imprese (Risorse umane; Legale, Finanze e Strutture).

La sede di Lisbona ha attualmente oltre 270 dipendenti.

RIFERIMENTI

Consolidated text: Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency

Regulation (EU) 2016/1625 amending Regulation (EC) No 1406/2002 establishing a European Maritime Safety Agency

Regulation (EU) 100/2013 amending Regulation (EC) 1406/2002 establishing EMSA

Regulation (EC) N° 1406/2002 Establishing the European Maritime Safety Agency (EMSA)

Regulation (EC) N° 1644/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 amends Regulation (EC) N° 1406/2002 establishing a European Maritime Safety Agency

Regulation (EC) N° 724/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 amends Regulation (EC) N° 1406/2002 establishing a European Maritime Safety Agency

Regulation (EU) No 911/2014 on multiannual funding for the action of the European Maritime Safety Agency in the field of response to marine pollution caused by ships and oil and gas installations (No longer in force since 31.12.2020)

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS, Aviso n.o 157/2004

EMSA, Rules Of Procedure Of The Administrative Board Of The European Maritime Safety Agency

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Direzione Generale per le Investigazioni
Ferroviarie e Marittime*

NOTA INFORMATIVA

La **Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime** svolge le funzioni di Organismo Investigativo, previsto dal decreto Legislativo n. 50/2019 (settore investigazioni sugli incidenti ferroviari) e dal decreto legislativo n. 165/2011 (settore investigazioni sui sinistri marittimi). A partire dall'1 gennaio 2018, in attuazione della legge n. 172/2017, l'ambito di competenza della Direzione si è esteso anche alle investigazioni per incidenti occorsi ai sistemi ad impianti fissi ed a tutte le reti ferroviarie, funzionalmente isolate dalla rete ferroviaria, ed alla navigazione interna.

Il **MAIF** (Marine Accident Investigator's International Forum) è un'organizzazione internazionale governativa, volta alla promozione della sicurezza marittima ed alla prevenzione dell'inquinamento del mare, attraverso uno scambio di idee, di esperienze ed informazioni acquisite durante le investigazioni per gli incidenti marittimi, svolte dagli organismi investigativi, e volta a favorire, inoltre, la cooperazione e la comunicazione tra gli investigatori.

Il **Forum internazionale** è l'assemblea annuale del MAIF, che serve anche quale momento di confronto tra tutte le Autorità nazionali dei Paesi membri, che si occupano di investigazioni per la sicurezza in mare.

L'**EMSA** è l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima, con sede a Lisbona, che fornisce ai governi e alle autorità informazioni dettagliate e affidabili per migliorare la **protezione dei mari, la preparazione e l'intervento in caso di inquinamento e la sicurezza marittima**, ed aiutarli ad attuare efficacemente le politiche marittime.

Prospettiva a breve termine della Regione Campania e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale con sede a Napoli è quella di aprire **una sede secondaria dell'EMSA** nel capoluogo partenopeo.

The background of the slide is a light gray, stylized map of a coastal city, likely Genoa, showing a dense network of streets and a harbor area. A blue banner is positioned in the top left corner, containing the chapter title.

Capitolo 1

**L'importanza strategica
dell'Economia Marittima e Logistica
e l'esigenza della sicurezza
nel Mediterraneo**



SICUREZZA | Rafforzare la sicurezza marittima in Europa e a livello globale, laddove ci sia un interesse europeo

Con l'obiettivo di rafforzare il marchio unico di leadership globale di una Europa responsabile a livello internazionale, **l'attività dell'EMSA contribuisce sempre più alla cooperazione regionale a livello di bacino marittimo**, fornendo assistenza tecnica non solo agli Stati EU ma anche ai paesi appartenenti al vicinato (i paesi rivieraschi del Mar Mediterraneo, del Mar Nero e del Mar Caspio) nel quadro della *European Neighbourhood Policy*.² La sicurezza resta dunque una priorità fondamentale di fronte all'incremento del traffico e quindi alla centralità del Mediterraneo nell'ambito del trasporto marittimo mondiale.

1. La centralità del Mediterraneo nella dimensione marittima delle rotte commerciali

Nell'ultimo decennio, il Mediterraneo è diventato epicentro globale di interessi geopolitici e geoeconomici. Una rilevanza accresciuta in virtù delle profonde trasformazioni che lo hanno attraversato e che continuano a manifestarsi sotto forme sempre fluide e mutevoli. Vasta area che non è definibile da un'identità unica né tanto meno da una cultura ben definita e che risulta essere al contempo faglia e cerniera entro la quale insistono e si confrontano realtà profondamente distinte, mix di culture e differenti realtà politiche. Il contesto operativo mediterraneo si mostra dunque colmo di elementi di conflittualità e controversie nel quale si scorgono chiaramente diverse sfide e opportunità.

Nonostante la globalizzazione e il crescente interesse verso le potenzialità delle nuove rotte commerciali abbiano spostato l'interesse prima sull'Atlantico e poi sul Pacifico, il *Mare Nostrum* ha riacquisito una sua centralità strategica, rappresentando sul piano più strettamente geoeconomico il crocevia tra il grande mercato Atlantico e Nord Europeo da un lato e quello Asiatico e Africano dall'altro; un'area in cui ogni giorno transitano, si movimentano e si producono ingenti quantità di beni e risorse energetiche.

² La Politica Europea di Vicinato regola i rapporti dell'UE con 16 dei paesi più vicini dell'Europa orientale e meridionale. Elemento fondamentale della politica estera dell'UE, la PEV è impennata sulla stabilizzazione della regione in termini politici, economici e di sicurezza.

Una culla di civiltà al centro di 4 aree macro-regionali che procedono verso un'integrazione commerciale ed economica con diversa intensità e velocità: il Nord America con il NAFTA³; l'Asia con il RCEP⁴ il nuovo partenariato economico complessivo regionale; l'Europa con il mercato interno dell'UE e l'unione monetaria; l'Africa con l'AfCFTA⁵ l'area di libero scambio continentale africano. Tali macro-aree sono e saranno sempre più integrate all'interno, ma anche più competitive tra loro sugli scenari globali.

Il Mediterraneo al centro dei principali aggregati geo-politici



Fonte: SRM services

La sua centralità strategica è figlia di diversi fattori: il concentrarsi di ingenti investimenti nell'area, l'intensificarsi degli scambi con la Cina e i paesi del Golfo, la scoperta di alcuni importanti giacimenti energetici e l'ottimizzazione della logistica volta alla redditività e alla ricerca di rotte brevi capaci di trasportare grandi quantitativi di merci generando economie di scala. **Ma è oggi soprattutto connessa alla dimensione marittima delle rotte commerciali.**

Tale bacino rappresenta una via privilegiata per gli scambi via mare concentrandone il 20% dei traffici; un mercato dove transitano ogni anno circa 2 miliardi di tonnellate di merci,

³ North American Free Trade Agreement (NAFTA) del 1 Gennaio 1994 tra USA, Canada e Messico,

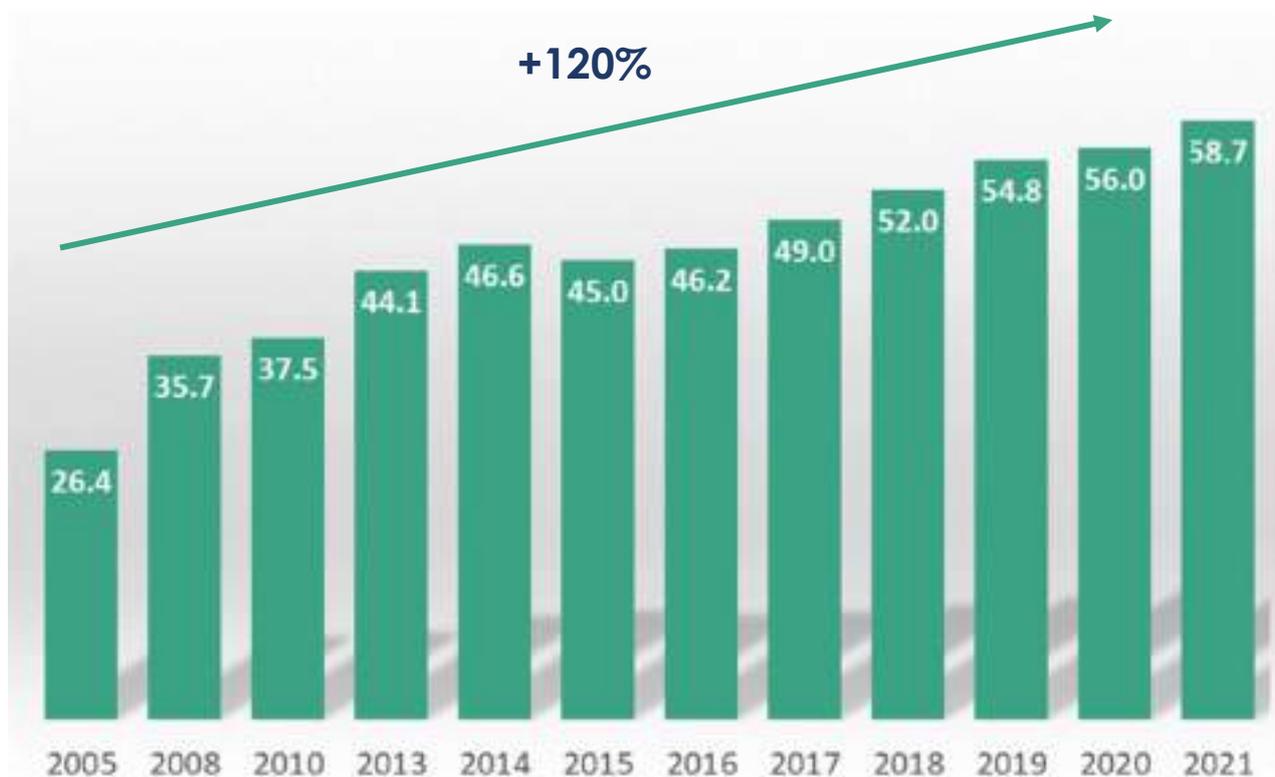
⁴ Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) del 15 Novembre 2020 tra i 10 Paesi dell'ASEAN (Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thailandia, Vietnam) più Cina, Giappone, Corea del Sud, Australia e Nuova Zelanda.

⁵ African Continental Free Trade Area (AfCFTA) del 30 Maggio 2019 partito poi il 1 Gennaio 2021 a causa della pandemia e che coinvolge tutti i paesi Africani ad esclusione dell'Eritrea.

di cui 587 **milioni** rappresentano il traffico a corto raggio, il cosiddetto **Short Sea Shipping**, per la quota gestita dai soli porti europei (pari al 32% del totale). Inoltre, nel suo bacino transita, il **30% del commercio mondiale di petrolio** e quasi i 2/3 delle altre risorse energetiche (comprese quelle trasportate dai gasdotti sottomarini) destinate all'Italia e agli altri Paesi europei.

Si tratta di un mare che pullula di attività: i contenitori movimentati dai suoi porti sono aumentati enormemente passando da 26 milioni del 2005 ai 59 milioni del 2021, con un tasso di crescita (+120%) superiore a quello registrato dai porti dell'Europa Settentrionale e un trend che non si è arrestato neanche durante la pandemia.

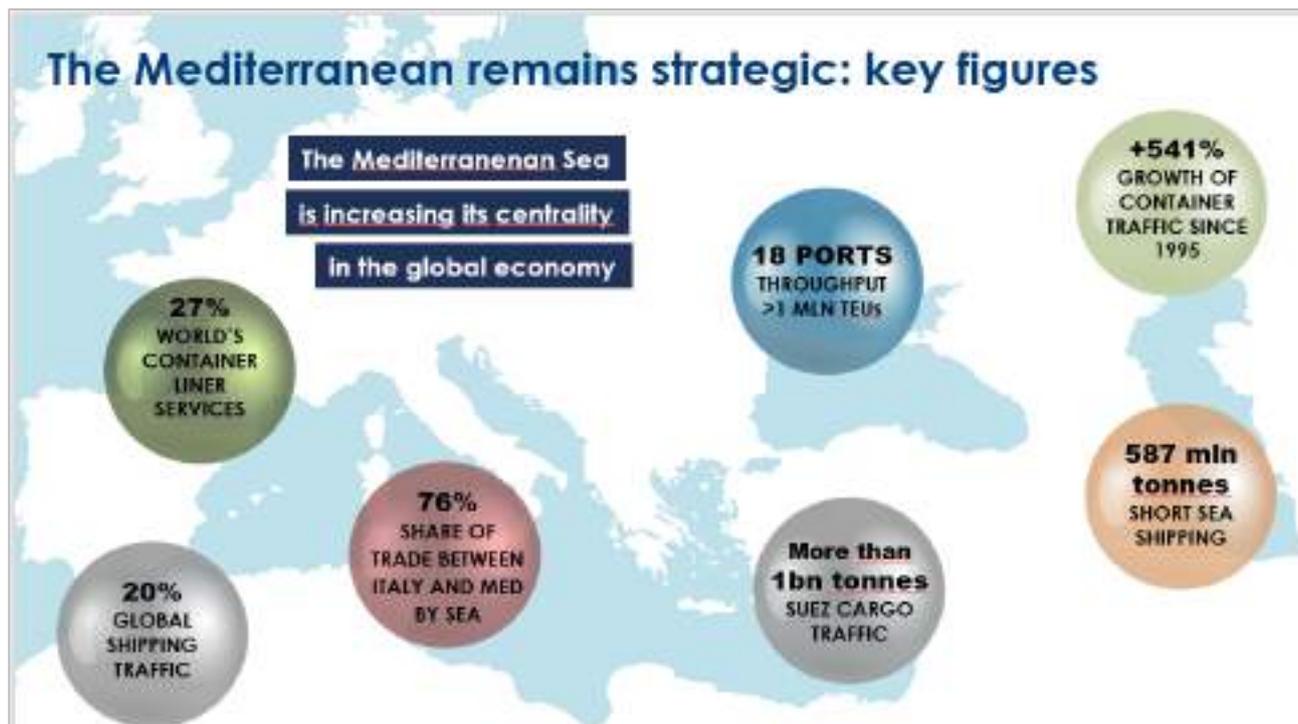
Trend di traffico dei top 25 porti Container del Mediterraneo 2005 – 2021 (milioni di TEUs)



Fonte: SRM services su Autorità Portuali

In quest'area si concentra il **27% dei servizi di linea container** mondiali, ma il segmento dei contenitori non è il solo a caratterizzare il traffico merci nel Mediterraneo: restano significative le quote delle merci liquide e del general cargo, mentre la componente del trasporto RO-RO ha assunto un ruolo decisivo nello shipping di corto raggio.

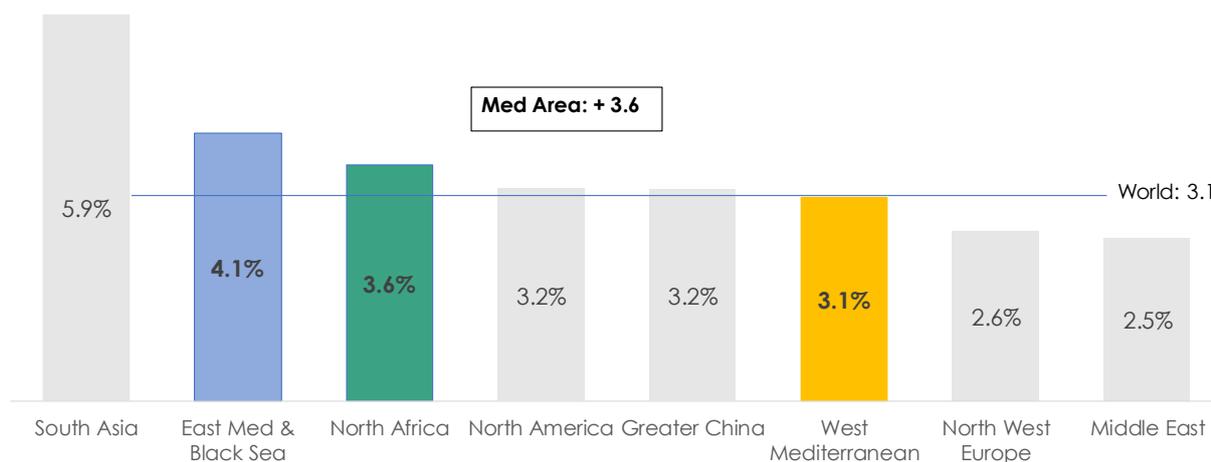
Alcuni dei principali numeri del Mediterraneo Marittimo-Anno 2021



Fonte: SRM services su Eurostat, Suez Canal Authority, ISTAT, Port Authorities

Guardando al futuro le previsioni di crescita del trasporto container vedono l'Area del Mediterraneo registrare la seconda migliore performance dopo l'Asia meridionale nei prossimi 5 anni.

Previsione di crescita dei container nel mondo –Tasso di crescita annuale 2021-2026 (TEUs)



Fonte: SRM services su Drewry

I fattori che stanno determinando la nuova geografia portuale nel Mediterraneo sono comunque molteplici. In primo luogo, **l'elemento geografico** perché la competitività dei

porti è agevolata dal loro posizionamento in prossimità dei canali. Il raddoppio del Canale di Suez ha portato alla crescita di Port Said non solo come terminal contenitori, ma anche come free zone industriale e hub energetico. Tanger Med, vicino al Canale di Gibilterra è stato inaugurato solo nel 2007, ma ha già raddoppiato i suoi terminal, portandoli a una capacità complessiva di 9 milioni di contenitori che hanno reso lo scalo marocchino il leader del Mediterraneo nel segmento dei container con 7,17 milioni di TEU gestiti nel 2021, + 24% sul 2020.

La geografia del trasporto marittimo è fortemente condizionata anche dalle **strategie delle grandi compagnie di navigazione** che negli anni più recenti hanno puntato decisamente all'integrazione, orizzontale e verticale. Le prime dieci (oltre la metà sono asiatiche) controllano ora circa il 90% del mercato, imponendo attraverso il rinnovamento delle loro flotte il gigantismo delle navi e, di conseguenza, l'adeguamento dei terminal portuali (accosti molto lunghi in grado di accogliere navi di 400 m. e fondali profondi 18-20 m.).

Il Mediterraneo è sempre stato uno spazio di connessione tra Occidente e Oriente, registrando una crescita rilevante degli investimenti marittimi negli ultimi due decenni e diventando una piattaforma logistica strategicamente importante nella connessione tra i mercati globali e regionali alimentati attraverso di Suez sulla rotta commerciale est-ovest. Ma ora **con il progetto BRI, Belt and Road Initiative**, promosso dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013, è diventato un **centro di interesse prioritario nell'ambito dell'espansione dell'economia cinese** che sta configurando una nuova Via della seta marittima. Il paese ha avviato una massiccia campagna di investimenti nel Bacino. Si pensi alla società di navigazione COSCO di proprietà dello stato cinese che ha acquisito il porto del Pireo.

Ma se il Pireo è probabilmente il caso più emblematico, numerosi altri sono stati gli altri interventi con cui la Cina ha rafforzato il controllo strategico sulle infrastrutture portuali del Bacino. Tra questi, citiamo ad esempio perché a noi più vicino, la partecipazione nel terminal di Vado Ligure. Ma va evidenziata una massiccia politica di acquisizione di infrastrutture in Spagna, Malta, Nordafrica, Turchia, Israele ed anche in Francia dove il colosso cinese detiene una quota importante del terminal del grande porto di Marsiglia. La Cina è presente non solo con società di navigazione, ma anche con compagnie di ingegneria come la Cina Merchants Holdings International che opera all'interno di Malta Freeport (Marsaxlokk), insieme al gruppo turco Yildirim e alla francese CMA-CMG. Gli investimenti di COSCO e

China Merchant tra il 2013 e il 2021 sono stati circa di 6 miliardi dollari (11,7 se si include l'antecedente primo investimento nel Pireo) distribuiti su 12 porti.

2. La rilevanza del canale di Suez come crocevia per il passaggio di ogni tipo di cargo

La crescita delle merci in transito nell'area conferma la rilevanza del Canale di Suez quale importante via per il passaggio di ogni tipo di cargo. Nel 2015 il Governo egiziano aveva investito oltre 8 miliardi \$ per raddoppiare lo snodo; e già questo investimento aveva generato costanti crescite dei transiti. Nel quinquennio 2015-2020, 90.000 navi sono transitate nel Canale di Suez trasportando 5,5 miliardi di tonnellate di merci, rispetto alle 86.600 navi con 4,6 miliardi di tonnellate durante i cinque anni precedenti.

Ma è stato l'incidente della portacontainer Ever Given avvenuto nel marzo dello scorso anno (che ha bloccato il passaggio attraverso il Canale per 6 giorni a centinaia di navi con un danno giornaliero che Bloomberg ha stimato in 9,6 miliardi di \$) a spingere l'Autorità del Canale ad iniziare i lavori di dragaggio per l'ampliamento della sezione a doppio senso posta nella parte meridionale del corso d'acqua. Il progetto avviato nel luglio 2021 avrà un costo complessivo di 3 miliardi di sterline egiziane (191 milioni di \$) e dovrebbe concludersi entro la fine di giugno 2023, portando nell'immediato un miglioramento nella sicurezza della navigazione, in particolare per le navi di grandi dimensioni dal pescaggio profondo, e in un secondo momento anche un aumento dei transiti che secondo le stime dell'Authority potrebbero essere pari ad un 28%.

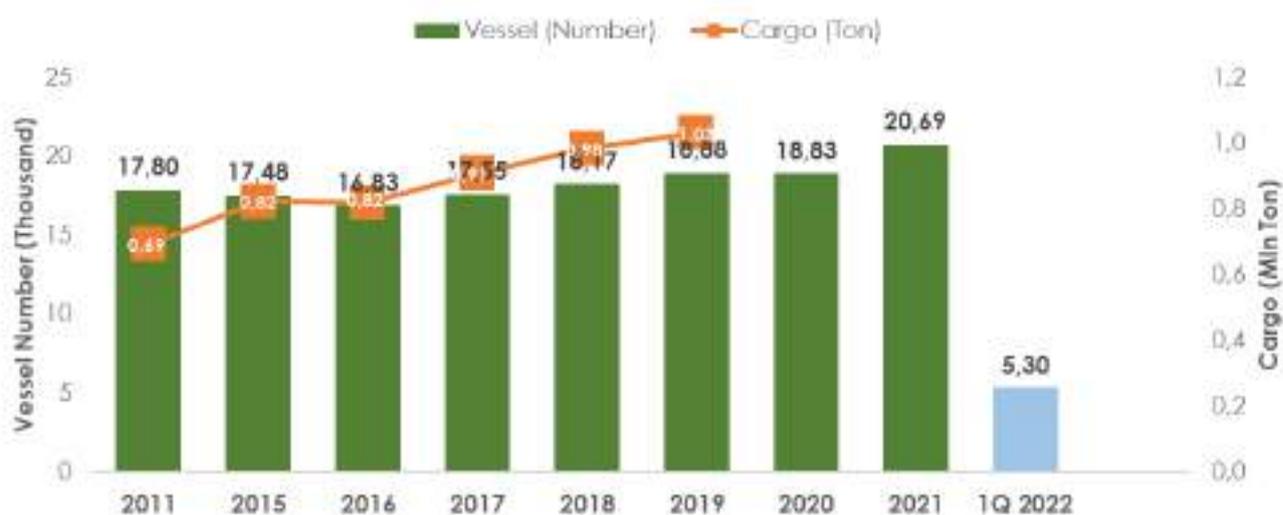
Questi investimenti definiscono i tratti salienti della strategia di sviluppo dell'Authority, palesando una vision economica di lungo periodo, fatta di investimenti ma anche di incremento delle tariffe, che ha l'obiettivo di mantenere la leadership di Suez, con incrementi dei transiti, miglioramento dei servizi ad essi connessi e uno sviluppo considerevole dei porti a ridosso del Canale, in modo da rendere questo passaggio una scelta ottimale, più veloce e più breve rispetto ad altre rotte. Questo sviluppo ha notevolmente inciso sul rilievo geopolitico e sugli equilibri del trade internazionale rendendo sempre più conveniente per le navi passare per il Mediterraneo senza optare per altre rotte più onerose o più rischiose (quali ad esempio la rotta Artica o il Capo di Buona Speranza). La maggiore concentrazione dei servizi di linea nel Mediterraneo agevolata dal canale egiziano che, a seguito del suo allargamento non pone praticamente limiti alle dimensioni delle navi in transito, costituisce

un indubbio beneficio per i porti che si affacciano sulle sue coste che acquistano un ulteriore appeal dal loro posizionamento.

Sebbene il momento storico non sia dei migliori e malgrado il blocco del Canale dello scorso anno, oltre 56 navi hanno utilizzato Suez ogni giorno **nel 2021, per un totale di 20.694 transiti (+10% rispetto ai 18.830 del 2020) e 1,27 miliardi di tonnellate nette (+8,5% rispetto all'1,17 miliardi di tonnellate nette del 2020)**. Le nuove politiche di marketing sono riuscite ad attrarre 4.920 nuove navi che per la prima volta hanno attraversato il Canale di Suez nel 2021 (circa il 23% del complesso delle navi in transito), facendo lievitare gli introiti dell'infrastruttura.

Nonostante la pandemia, **le entrate di Suez nel 2021 hanno registrato il valore più elevato dell'intera storia del Canale**. I ricavi si sono attestati sui **6,3 miliardi \$**, in aumento del 12,8% (+720 milioni di dollari) rispetto ai 5,6 miliardi \$ del 2020, e che secondo le previsioni dell'Authority dovrebbero salire a 7 miliardi \$ entro la fine del 2022, o anche superare tale cifra di oltre 400 milioni grazie ai previsti aumenti delle tariffe di pedaggio. Grazie alla crescita dei transiti l'anno 2022 si è aperto con numeri positivi anche per gli introiti. Nel complesso del **primo trimestre del 2022** il Canale ha registrato un fatturato di quasi **1,7 miliardi \$**, evidenziando un **+20%** rispetto a 1,4 miliardi \$ nel 1° trimestre 2021.

Traffico merci attraverso il Canale di Suez (n. navi, cargo ton). Trend 2011, 2015-2022 (I trimestre)



Fonte: SRM services su dati Suez Canal Authority

Cifre in costante crescita grazie sia agli investimenti infrastrutturali sia ai commerci stimolati dalla BRI cinese. Il ruolo crescente del Canale è stato notato e sostenuto anche dalla politica cinese, per la quale il buon ordine nel Mediterraneo è funzionale alla **sicurezza**

della direttrice Oceano Indiano-Suez-Gibilterra-Panama, nonché ramo occidentale della Via della Seta marittima.

Un ulteriore aspetto interessante è che negli ultimi anni si è assistito a un incremento nelle dimensioni medie delle navi transitate da Suez, le cosiddette mega-ships, con capacità di carico superiore a 10mila teu, un trend in rapida espansione. La dimensione media delle navi transitate a Suez è aumentata del 14% tra il 2014 ed il 2019. Grazie all'allargamento del Canale, nel 2019 la dimensione media delle portacontainer in transito è cresciuta del 35% rispetto al 2014; mentre la dimensione media delle petroliere è cresciuta del 15% circa.

Dunque, si è rivelata vincente la scelta di investire nelle infrastrutture del Canale consentendo il transito a tutte le tipologie di navi e quindi assicurandosi un vantaggio competitivo nei confronti del Canale di Panama che a sua volta aveva completato i lavori di espansione nel 2016 ma che conserva tuttora dei limiti al passaggio delle navi più grandi.

Il ricorso alle portacontainer giganti conduce con sé numerose implicazioni finanziarie e infrastrutturali, comprese la necessità di adeguare i porti mediterranei e la sfida per governare il cambiamento, ottenendo un vantaggio geopolitico rispetto ai concorrenti.

Anche in un momento economico complesso, Suez è dunque rimasto uno snodo strategico per i traffici nel Mediterraneo continuando a rappresentare circa il **12% del commercio globale ed il 30% del traffico containerizzato**. La posizione del Canale lo rende anche un hub chiave per il trasporto di oil e di altri idrocarburi; ed è proprio sul commercio energetico mondiale che l'Authority del Canale ha annunciato di voler puntare: l'obiettivo è **raggiungere una quota del 15% del trasporto energy entro il 2040**, mirando dunque quasi a raddoppiare la quota che nel 2019 era pari a circa l'8%.

Prima la pandemia e poi l'episodio della *Ever Given* hanno posto l'accento sulla **vulnerabilità del sistema marittimo**, contribuendo a rendere evidente che bloccare il Mediterraneo vuol dire fermare dal punto di vista produttivo e logistico un'area che ormai ha un peso incalcolabile sulle catene globali del valore. L'insabbiamento della mega-ship ha causato rialzi del prezzo del petrolio, ritardi delle consegne, l'arresto nell'approvvigionamento delle materie prime da parte delle principali industrie mondiali ed ha rimesso in discussione l'impiego delle mega-navi che in caso di incidente causano ingenti difficoltà operative. Altro elemento di fragilità si è reso evidente dalla congestione dei porti causato dal Covid, in particolare quelli nord americani, dovuta da un lato all'aumento dei volumi di merci dovuto all'incremento della domanda, dall'altro alla minore disponibilità di

manodopera portuale dovuta ai contagi e ai protocolli di sicurezza più rigidi e quindi tempi più lunghi. La congestione non riguarda solo gli Stati Uniti ma anche un'altra volta la Cina, dove i recenti focolai di Covid-19 hanno portato a nuovi "lockdown" locali. Le recenti restrizioni imposte dalle autorità cinesi agli abitanti di Shanghai rischiano di provocare un nuovo shock sul commercio mondiale via mare. Il conflitto in Ucraina ha rafforzato il problema anche in Europa, per i maggiori controlli doganali, ad esempio. La congestione non riguarda soltanto il settore dei container, ma anche le rinfuse e gli autoveicoli.

È proprio dunque la vulnerabilità del sistema globale a mettere in evidenza e segnalare con urgenza l'esigenza della sicurezza dei traffici e della tutela dello spazio marittimo.

La logistica del trasporto internazionale si è profondamente trasformata negli ultimi decenni, passando dalla logica del magazzino a quella della pronta consegna. Le fabbriche hanno iniziato a non accumulare più la merce in attesa di venderla ma a produrre esattamente ciò che il mercato richiedeva. In una situazione del genere, senza un magazzino e dove quindi la *supply chain* aveva il vincolo di operare in modo molto efficiente per assolvere gli obblighi verso i clienti, la filiera del trasporto si è ritrovata molto più esposta che in passato. Le enormi criticità che si sono manifestate nei trasporti e nella logistica delle merci via terra, mare e aria dallo scoppio della pandemia di Covid-19 hanno messo in discussione il *just in time* e le *value chain* globali che hanno guidato la globalizzazione e che hanno contribuito a rendere i trasporti marittimi la spina dorsale del commercio mondiale, considerata la concentrazione della produzione in un'area ristretta del mondo localizzata in Asia.

Se già dunque con la pandemia tanti operatori avevano scoperto le distorsioni di una *supply chain* basata tutta sull'Estremo Oriente, a seguito del blocco del Canale di Suez si sono diffuse riflessioni circa un possibile distacco dall'approvvigionamento esclusivo di merci cinesi, pensando in generale ad una riorganizzazione della catena di produzione orientata ad accorciare magari non tutte ma alcune delle principali catene globali del valore, in modo da non dipendere in maniera così pesante da forniture lontane, e quindi dai trasporti marittimi a lungo raggio. Portando dunque con il *reshoring* ed il *nearshoring* (ovvero ricondurre le produzioni in patria o in paesi, comunque, più vicini) alla creazione e allo sviluppo di catene produttive di corto raggio al fine di avvicinare la produzione alle aree di consumo e garantire una maggiore tenuta delle catene di approvvigionamento. L'attuale emergenza mondiale ha evidenziato dunque una nuova necessità, ovvero conservare il

controllo sul ciclo produttivo per meglio affrontare rischi, costi organizzativi e aumentarne la sicurezza almeno di alcune produzioni ritenute essenziali.

Come si diceva, infatti, è verosimile pensare che non tutte le produzioni potranno essere avvicinate, perché la maggior parte dei paesi sviluppati probabilmente non è in grado di competere in produzioni ad alta intensità di manodopera dove l'incidenza del costo del lavoro si riveli troppo elevata. Le strategie di *nearshoring* potrebbero quindi permettere di ripensare le catene di approvvigionamento solo per una serie di prodotti e **le aree del mondo maggiormente favorite per ospitare chi decide di trasferire i propri stabilimenti produttivi dall'Asia sono nell'area del Mediterraneo e del Golfo.**

Una strategia che, da previsioni al 2026, segnerà una crescita importante, seppure rivista alla luce del conflitto che sta interessando proprio parte di quest'area. Nel dettaglio si stima un aumento medio annuo delle movimentazioni container nei porti del Mediterraneo del 3,1% per la parte occidentale, del 4,1% per la parte orientale e del Mar Nero e del 3,6% il Nord Africa. Si tratta comunque di strategie aziendali complesse che richiedono una visione di lungo periodo, ma alcuni segnali cominciano ad arrivare. Alcune aziende tra cui Ikea e Benetton hanno annunciato di voler avvicinare aree di produzione e di destinazione, con l'obiettivo di abbattere i costi del trasporto e ridurre i tempi di consegna delle merci, **ricollocando in paesi dell'area mediterranea parte della produzione** destinata ai mercati di Europa e Medio Oriente e finora realizzata in Asia.

3. Gli effetti diretti ed indiretti del conflitto in Ucraina sui traffici nel Mediterraneo

Oltre alla crisi connessa alla diffusione della pandemia, lo scenario economico internazionale è stato colpito in maniera violenta e repentina dal conflitto in Ucraina, che ancora una volta ha messo in discussione la solidità della iper-globalizzazione e del *just in time*, evidenziando la nuova necessità di conservare il controllo sui cicli di produzione per meglio affrontare rischi, costi organizzativi e aumentarne la sicurezza almeno per alcuni beni ritenuti essenziali.

La crisi tra Russia e Ucraina sta già manifestando dei forti impatti diretti e indiretti sullo shipping in termini sia di rotte sia di flussi commerciali. I due paesi sono grandi produttori ed esportatori di materie prime alimentari, minerali e soprattutto energetiche, molte delle quali viaggiano via nave. Sebbene le conseguenze sui traffici dipenderanno anche dalla durata e dall'esito del conflitto, la sostanziale chiusura del Mar Nero alle navi mercantili (tutte le

principali compagnie hanno deciso di saltare il porto di Odessa) e l'impossibilità delle navi russe di approdare presso i porti europei implica già **cambiamenti per la logistica portuale del Mediterraneo** specialmente in quelle aree che vantavano forti relazioni commerciali marittime con Russia e Ucraina. La conseguenza di tutto ciò sarà un riposizionamento delle navi su rotte diverse da quelle del Mar Nero. Con gli importatori europei e gli esportatori russi alla ricerca di mercati alternativi, vi sarà un impatto sulle dinamiche di rotta all'interno del Bacino.

A causa dell'embargo e delle sanzioni si assisterà a riduzioni nel trasporto di petrolio e ad una probabile sostituzione delle importazioni europee di gas via terra dalla Russia (tramite gasdotto/ferrovia) con forniture via mare (ad esempio dagli Stati Uniti); ciò porterebbe ad un **aumento del traffico di navi gasiere nell'area mediterranea**. Il conflitto sta già avendo effetti anche sul traffico di rinfuse considerato che anche l'Ucraina è tra i più grandi esportatori di grano, mais, olio di girasole e attualmente il mercato è fermo; quindi, un impatto maggiormente negativo è previsto per le navi rinfusiere (grano e carbone) mentre contenuto è quello sui container (poco toccati).

Effetti del conflitto si stanno già verificando anche sulla scelta dei modi di trasporto delle merci. Le misure restrittive sullo spazio aereo e le preoccupazioni per la sicurezza stanno complicando tutte le rotte commerciali che attraversano la Russia e l'Ucraina, due paesi che sono una componente geografica chiave dell'Eurasian Land Bridge della Belt and Road Initiative. Nel 2021, 1,5 milioni di container di merci sono stati spediti su rotaia dalla Cina all'Europa. Se tali volumi venissero aggiunti alla domanda di trasporto marittimo Asia-Europa, ciò significherebbe un aumento dal 5% all'8% in una rotta commerciale già congestionata. Inoltre, il commercio marittimo già costoso e sovraccaricato avrà difficoltà a sostituire queste rotte aeree e terrestri improvvisamente impraticabili per cui ci si può aspettare che l'impatto della guerra in Ucraina porti a tariffe di trasporto ancora più elevate.

La guerra causerà soprattutto aumento dei costi di trasporto e dunque una spinta inflazionistica insieme ad una spinta alla regionalizzazione e al *reshoring/nearshoring*. Per questo i porti nell'area del Bacino devono farsi trovare pronti a riorientare i flussi di accoglienza da nuovi paesi e nuove tipologie di navi e nel medio lungo periodo le potenzialità di cooperazione e di sinergie produttive tra le due sponde del Mediterraneo non si potranno più limitare solo alla connessione commerciale e marittima ma anche a quella sempre più determinante della connessione energetica. Un obiettivo che può essere raggiunto solo attraverso una sempre **maggiore cooperazione tra la Sponda Nord e Sud del**

Mediterraneo, per la promozione dei flussi di investimento regionali, per finanziare progetti comuni e consentire trasferimenti di tecnologia e know-how più rapidi, su una scala più ampia di quanto realizzato finora.

The background of the page is a light gray, stylized map of a city, showing a dense network of streets and buildings. A blue banner is positioned in the top left corner, containing the chapter title.

Capitolo 2

Analisi della competitività portuale nel Mediterraneo



SOSTENIBILITÀ | Contribuire all'agenda verde europea per il trasporto marittimo, rafforzando la capacità dell'UE di proteggere l'ambiente marino, di gestire il cambiamento climatico e di rispondere alle nuove sfide ambientali.



SAFETY | Contribuire a norme di sicurezza marittima più elevate, anticipare nuove sfide e aspettative legate alla sicurezza marittima, nonché fornire soluzioni basate sulla conoscenza con l'obiettivo di contribuire alla riduzione delle vittime e delle perdite umane in ambito marittimo.



SORVEGLIANZA | Rafforzare il ruolo dell'EMSA in qualità di centro di gestione delle informazioni fondamentali per la sorveglianza marittima.

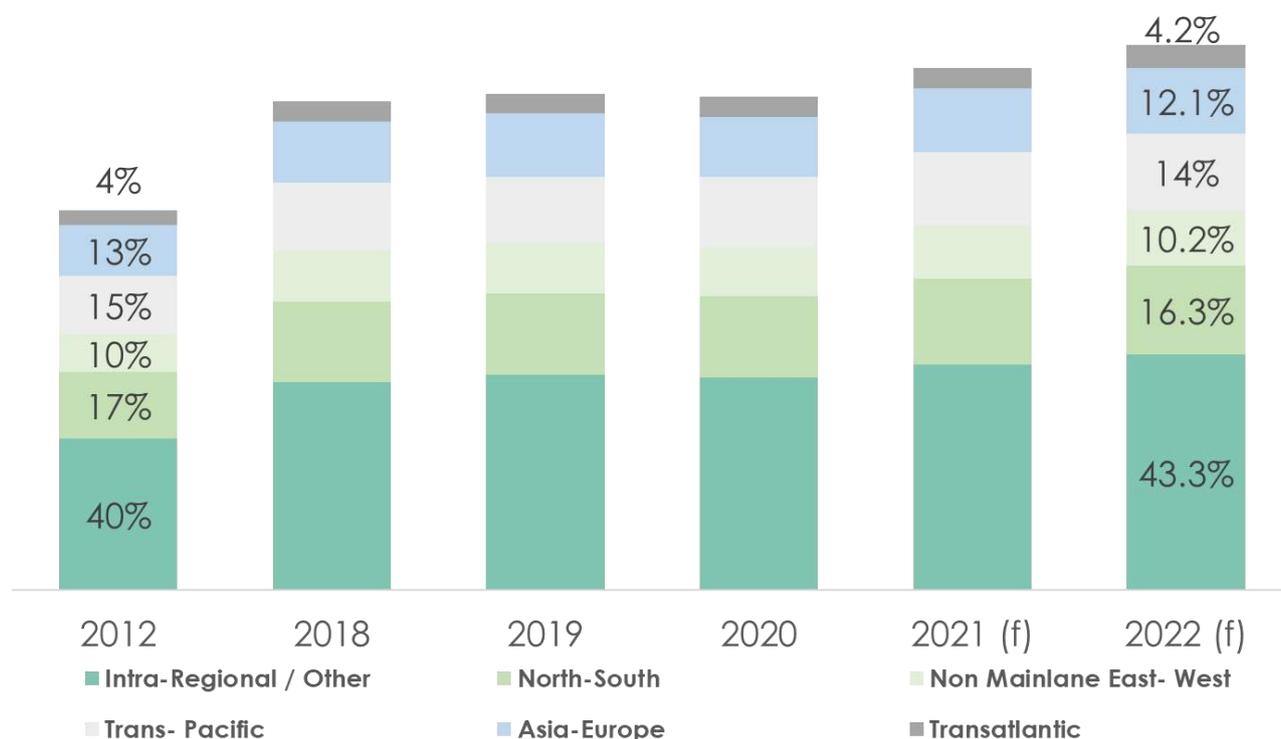
Considerato lo sviluppo dei traffici nel Mediterraneo e la centralità che esso assume nell'ambito della competizione tra potenze regionali e globali, e la crescita dei sistemi portuali che si affacciano sul Bacino, **l'attività dell'EMSA sostiene operativamente lo sviluppo e la gestione dei servizi marittimi integrati, con il monitoraggio delle navi**, promuovendo **l'attenzione all'elemento umano** nella sicurezza marittima. Sostiene altresì la **protezione ambientale**, intervenendo relativamente all'inquinamento causato dalle navi e dovuto agli impianti di petrolio e gas.

1. Competitività marittima e portuale nel Mediterraneo

È molto probabile che le grandi macroregioni del mondo tenderanno a scambiare merci più all'interno dei grandi blocchi, che non su scala globale. Il traffico marittimo, dunque, si distribuirebbe su molteplici rotte secondarie, intra-regionali, creando nuovi mercati, nuovo sviluppo, nuove catene di fornitura. L'integrazione regionale potrebbe infatti non solo aumentare i flussi commerciali, ma anche facilitare il cambiamento strutturale, poiché renderebbe più facile per le imprese locali esportare beni con un valore aggiunto più elevato sui mercati regionali rispetto a quelli internazionali.

Gli scambi dei container sono concentrati lungo le numerose rotte intra-regionali (intra-asiatiche, intra Med/Mar Nero, Mare del Nord/Mar Baltico, costa atlantica del nord America, Golfo del Messico) che in prospettiva registreranno la crescita più importante, assecondando quindi le aspettative di una maggiore regionalizzazione dei commerci e dello shipping. Come si vede dal grafico che segue, le rotte intra-regionali sono cresciute in modo significativo di recente e si prevede che continueranno a crescere, raggiungendo il 43,3% del totale entro il 2022

Traffico Container via mare sulle rotte mondiali (2012-22 - % di TEUs)



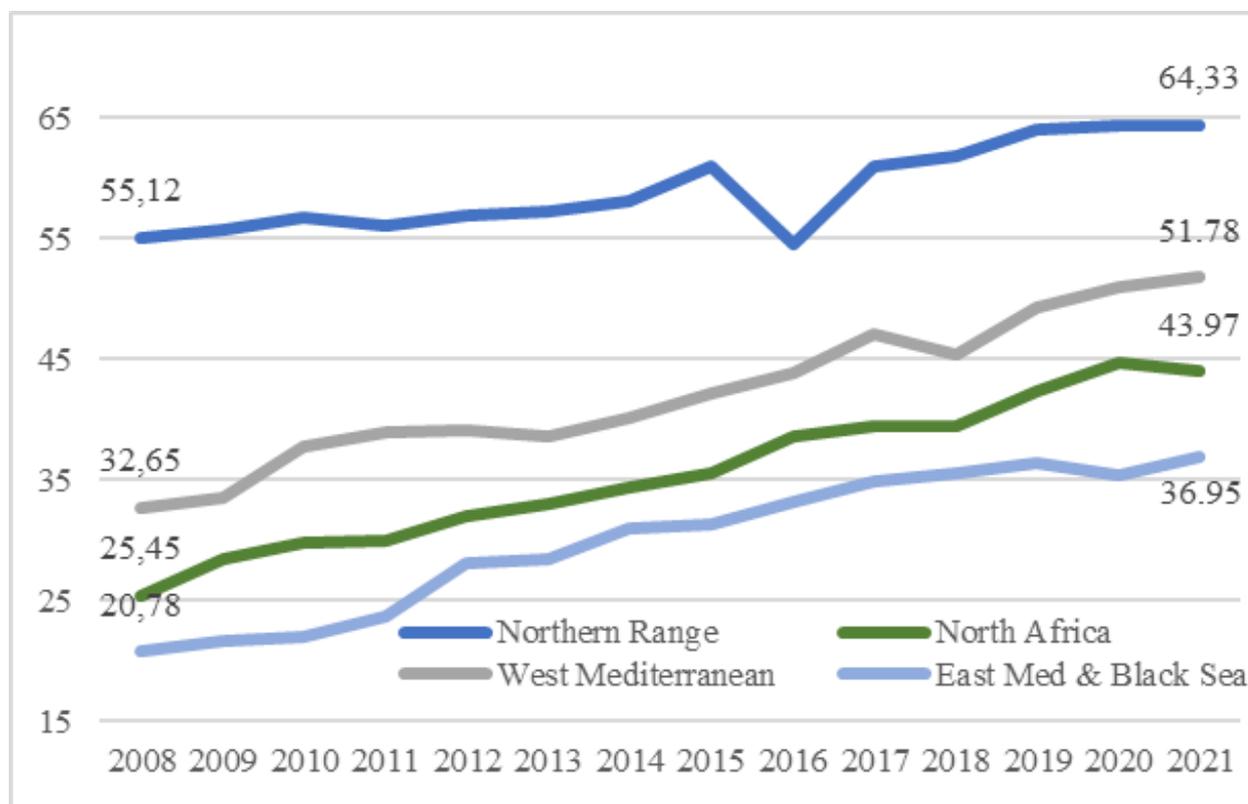
Fonte: SRM services su Clarksons

Grazie a questo sviluppo, nei prossimi dieci anni alcuni porti del Sud potrebbero tendere, nella connettività marittima, verso quelli del Nord Europa a patto di puntare sull'efficienza. Si nota già un progressivo processo di convergenza nella connettività via mare tra i porti del Mediterraneo e quelli nord-europei.

Le dinamiche dell'indice Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) dell'UNCTAD a partire dal 2008 aiutano nella comprensione dell'evoluzione della connettività marittima nel lungo periodo e di come si stiano modificando le posizioni sullo scacchiere della competitività portuale.

A tal fine SRM ha elaborato un grafico che mette a confronto la media del Liner Shipping Connectivity Index nel periodo 2008-2021 delle 4 differenti aree portuali: Northern Range (NR), North Africa (NA), West Mediterraneo e Est Mediterraneo e Black Sea⁶.

La crescita del Liner Shipping Connectivity Index nelle 4 aree portuali dal 2008 al 2021



Fonte: SRM services su UNCTAD, 2021

Dal grafico si evince come il gap tra i porti delle Sponde Sud-Est rispetto alla Sponda Nord si sia sensibilmente ridotto nel periodo analizzato, a conferma della crescente competitività delle strutture di quelle aree che, nonostante l'instabilità politica e sociale, continuano a rafforzarsi sul mercato.

Per migliorare ulteriormente l'integrazione regionale, le economie dell'area devono però ulteriormente incrementare la capacità e l'efficienza dei loro porti e garantire la connettività con le aree interne. Ciò include la riduzione dei colli di bottiglia degli spostamenti, i tempi di attesa e il collegamento degli scali con le ferrovie e altri trasporti multimodali per una

⁶ Il Northern Range (NR) include Germania, Olanda, Francia atlantica e Belgio. Il West Mediterraneo comprende Spagna, Francia mediterranea, Italia e Grecia. North Africa contiene Marocco ed Egitto. Est Mediterraneo e Black Sea contiene Grecia, Israele, Malta, Slovenia, Turchia, Libano, Ucraina, Russia.

maggior fluidità nella connettività con le grandi aree interne e la sicurezza e conseguentemente la certezza dei tempi degli scambi.

Gli scali delle sponde Sud ed Est (Nordafrica e Turchia) stanno perseguendo importanti politiche di sviluppo del proprio sistema portuale, coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l'economia, lo sviluppo e per la proiezione estera di un'area. Si assiste non soltanto ad un nuovo disegno dei commerci mondiali via mare, ma anche alla modifica delle regole della competitività dei porti, che ormai non possono basare la loro crescita soltanto sulla dotazione infrastrutturale, materiale e immateriale, ma devono essere in grado di innovare e offrire servizi a valore aggiunto, aree retroportuali in cui possano insediarsi attività manifatturiere e logistiche da gestire in ambienti favorevoli anche dal punto di vista fiscale e burocratico. **Attrarre i traffici marittimi sta quindi a significare potenzialmente attirare anche attività ad alto valore aggiunto che possono accrescere l'economia dei territori che gravitano intorno ai porti.**

Questo è l'elemento chiave alla base dello sviluppo delle Free-Zone, ovvero aree in cui sono presenti agevolazioni fiscali, doganali e burocratiche a favore degli insediamenti produttivi export-oriented presenti. Tali attività possono svilupparsi in sinergia con i porti in un'ottica win-win.

L'esempio più eclatante nell'area MENA è a ridosso del porto di Tanger Med in Marocco. L'area logistico portuale e l'area "franca" ospitano complessivamente oltre 1.000 aziende che occupano 80.000 addetti di tutti i settori produttivi che realizzano un totale export di oltre 8 miliardi di euro. È una zona fondata su ingenti investimenti manifatturieri specie nel settore automotive (Renault) ma anche di altri comparti industriali; il porto si è trasformato rapidamente da porto transshipment a porto multipurpose (il trasbordo è ora intorno al 40%), con un forte sviluppo del traffico passeggeri e Ro-Ro, che ha fatto segnare un +14% nel 2021. Molto forte è anche il traffico dei veicoli prodotti nelle Free Zone Automotive, che nel 2021, con quasi 430 mila mezzi movimentati, ha registrato un +20%.

Le imprese del Paese possono contare sulla presenza di quello che è diventato il primo porto container del Mediterraneo che è stato per anni al centro delle strategie del Governo marocchino, e di aziende logistiche di livello internazionale (danesi e tedesche) che gestiscono i terminal dello scalo.

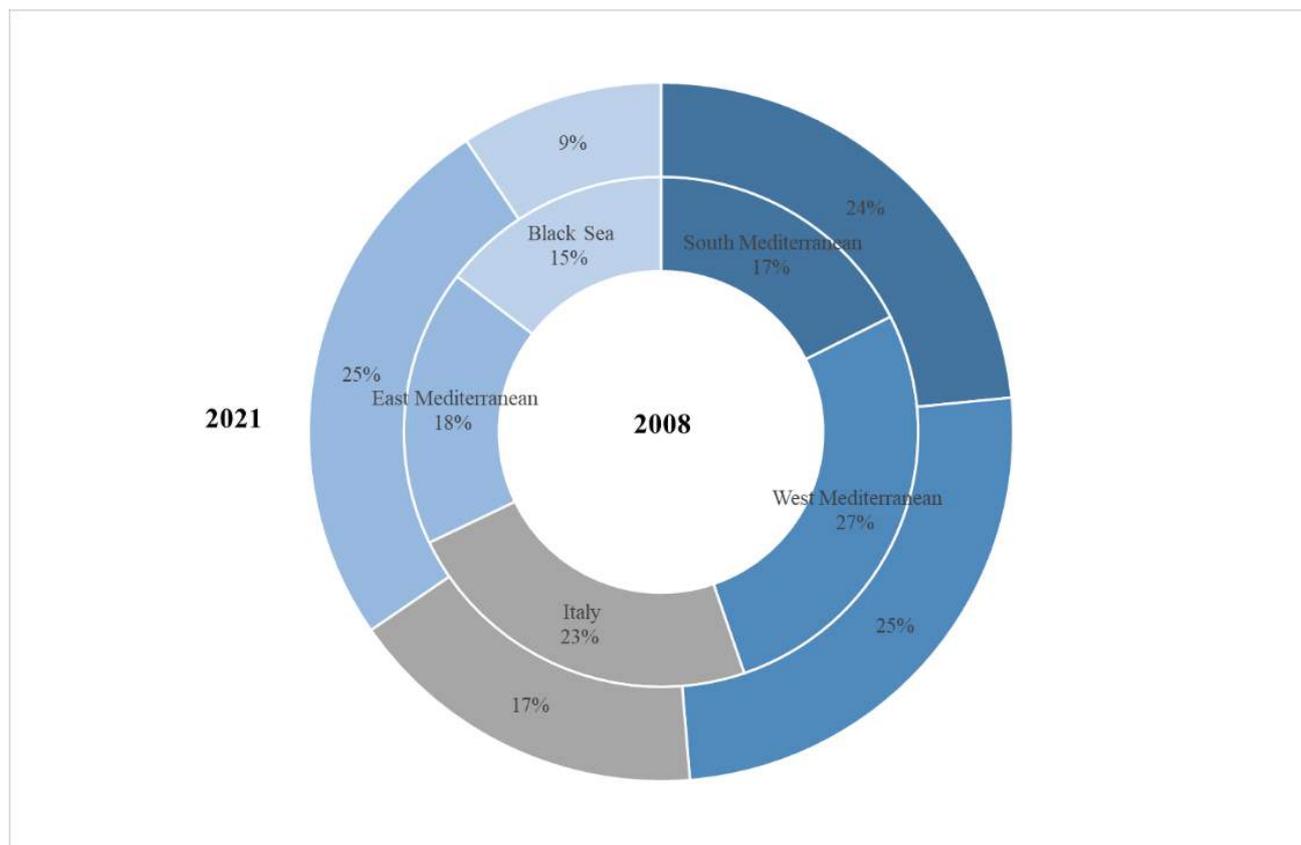
Altri importanti investimenti di grande rilevanza geoeconomica nell'area sono la grande Suez Canal Zone a ridosso di Suez che coinvolge 6 porti marittimi e 4 Zone Industriali; con

14 operatori industriali che stanno lavorando allo sviluppo dell'area con un investimento totale di 18 miliardi \$, che ha consentito di sviluppare opportunità per 100mila lavoratori. Tra questi, DP World, Egyptian Chinese J.V. Co. for Investments, East Port Said, Sokhna Refinery & Petrochemicals Co.

Ed è per questa crescente rilevanza come piattaforma di connessione globale che **il Mediterraneo è sempre di più al centro della competizione tra potenze regionali e globali.**

Il grafico che segue mostra come in oltre 10 anni i sistemi portuali del Mediterraneo, proprio grazie a questi investimenti abbiano determinato un incremento nella quota di mercato. I porti della Sponda Sud ed Est mostrano un maggiore intensità competitiva, una crescita (+ 7% per entrambi i gruppi) che è stata a svantaggio prevalentemente dei porti italiani e di quelli che si affacciano sul Mar Nero.

Quote % della movimentazione container (TEU) nelle aree portuali del Mediterraneo



Nota: Sono stati considerati i porti che nel 2021 hanno movimentato oltre 400 mila TEU.

Fonte: SRM services su Autorità Portuali

Anche analizzando le performance dei singoli scali, come si evince dalla tabella che illustra il dettaglio dei dati per i Top 10 porti container nel Mediterraneo, si evidenzia come i primi due scali nazionali registrano un traffico container pari a 5,7 milioni di TEU inferiore sia ai primi due porti spagnoli (10,4 milioni), sia ai primi due porti nordafricani (11 milioni). C'è da sottolineare tuttavia che il traffico container complessivo in Italia supera gli 11 milioni di TEU, distribuito su molti scali, sia sul lato tirrenico sia su quello adriatico che negli ultimi anni sta guadagnando quote di mercato. Il traffico container nel nostro Paese si caratterizza dunque per una minore concentrazione rispetto ai competitor.

Traffico container nei principali 10 porti del Mediterraneo e Mar Nero

	TEU 2021	Var. % su 2020
Tanger Med	7.173.870	+24,3%
Valencia	5.614.454	+3,43
Piraeus	5.320.000	-2,2%
Algeciras	4.796.665	-6,09
Port Said	3.865.320	-3,6%
Barcelona	3.530.814	+19,36
Gioia Tauro	3.146.533	-1,5%
Marsaxlokk	2.970.000	+21,7%
Ambarli	2.932.000	+1,5%
Genoa	2.557.847	+8,7%

Nota: In corsivo i dati stimati.

Fonte: SRM services su dati Autorità Portuali

2. Il ruolo strategico del sistema portuale italiano ed il valore dei porti del Mezzogiorno

Il Mediterraneo è dunque diventato un mare caratterizzato da una grande competizione tra paesi che pongono in essere politiche aggressive di attrazione di investimenti e l'Italia compete con questi. È importante, dunque, che il sistema Italia sia in grado di catturare quote crescenti di quei flussi commerciali. Per l'Italia si tratta soprattutto di sfruttare i **vantaggi di una posizione ideale al centro del Mediterraneo**, che è, e sarà anche in futuro, destinato a costituire un "hub" irrinunciabile per i trasporti da e per l'Estremo Oriente, ma che è anche naturalmente la principale via di comunicazione fra l'Europa e i Paesi MENA. Attrezzarsi per questa sfida significa investire nell'ammodernamento e

potenziamento dei porti anche in un'ottica di sostenibilità, ma significa anche dotare a terra i porti delle infrastrutture di trasporto terrestre necessarie per realizzare collegamenti e connettività con il resto d'Europa.

I porti italiani nel 2021 hanno gestito 482 milioni di tonnellate di merci, segnando una crescita dell'8,4% sul 2020, ma non hanno ancora recuperato le posizioni pre-Covid.

Movimentazione delle merci dei porti italiani nel 2021

Italian ports	General cargo					TOTAL THROUGHPUT	TEUS		
	Liquid bulk	Dry bulk	Container	RO-RO	Other cargo		"hinterland"	"trasbordi"	TOTAL
	<i>tonn.</i>	<i>tonn.</i>	<i>tonn.</i>	<i>tonn.</i>	<i>tonn.</i>		<i>tonn.</i>	<i>number</i>	<i>number</i>
2021	63.807.537	56.800.474	117.012.416	123.484.496	20.419.763	481.524.686	7.195.426	4.101.293	11.296.719
21/20	4,4%	15,2%	2,4%	15,3%	24,6%	8,4%	8,8%	0,7%	5,7%
21/19	-10,4%	-4,8%	5,1%	9,1%	-12,6%	-1,8%	-0,2%	14,8%	4,8%

Fonte: Assoporti

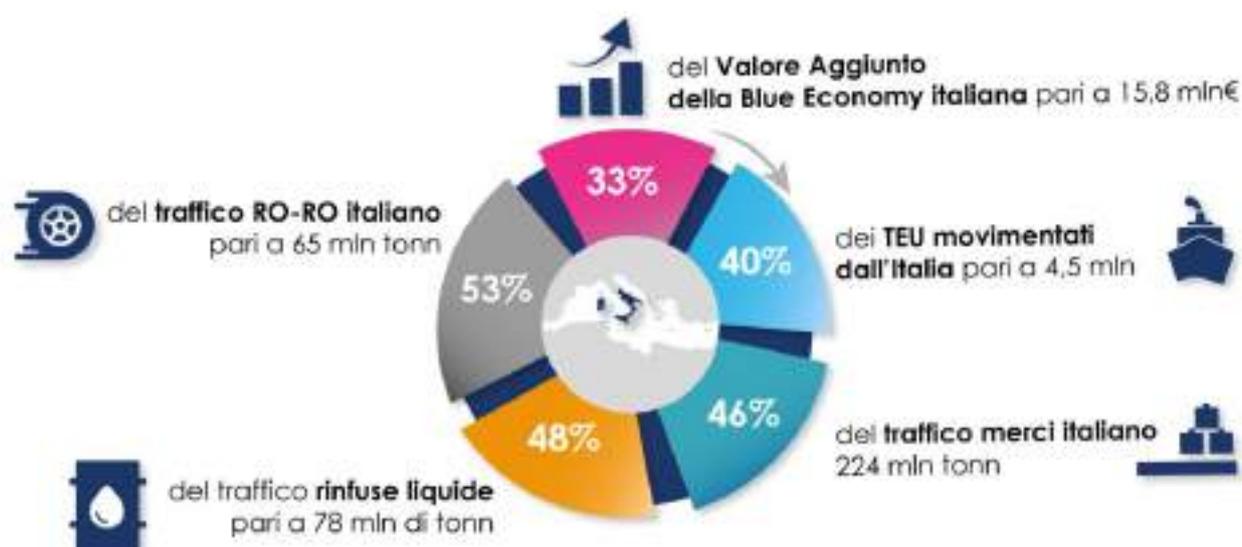
Segnali positivi in tutti i segmenti di traffico (rinfuse liquide +4,4%; rinfuse solide +15,2%) ma a tenere sui numeri portuali, è stata soprattutto l'ottima performance del RO-RO con 123,5 milioni di tonnellate (+15,3% sul 2020 e +9% sul 2019). Il RO-RO (modalità di trasporto che consiste nel far salire l'automezzo sulla nave riducendo così la percorrenza via stradale) è risultato nel settore cargo il segmento del trasporto marittimo più resiliente e più vitale. Nel complesso, considerando sia la componente cargo che quella passeggeri il comparto delle Autostrade del Mare permane come il più dinamico nel panorama marittimo nazionale in una prospettiva di medio-lungo termine. L'andamento del traffico RO-RO dal 2005 ad oggi è stato nettamente migliore rispetto ai volumi complessivi di traffico. Il 64% del traffico RO-RO proviene da altri porti italiani, mentre il restante 36% proviene da o è diretto verso altri porti del Mediterraneo⁷. Gli scali della zona centrale e meridionale dell'Adriatico fanno registrare valori di traffico RO-RO importanti, così come tutta l'area centrale e meridionale del Tirreno da Salerno fino a Civitavecchia. Nel 2021 in Italia hanno registrato una crescita superiore alla media anche i traffici container che hanno superato la soglia degli 11 milioni di TEU (11,3 riportando un +5,7% sul 2020 e +5,1% sul 2019 contro 11,3, +4,8% sul 2019); aumento registrato soprattutto con le movimentazioni con l'hinterland.

⁷ ISFORT, Confcommercio (2021), *La transizione ecologica dei Trasporti e della Logistica e l'Intermodalità*

In questo contesto il **Mezzogiorno** riveste un ruolo di primo piano in generale per l'economia del mare e considerando il settore portuale, il Sud è la macroarea, tra le quattro italiane, che **movimenta più merci via mare**. Con 224 milioni di tonnellate gestite nel 2021, nei porti meridionali si è concentrato il **46% del totale nazionale**, con un incremento del 7% sul dato 2020. La componente maggiore dei porti del Mezzogiorno è rappresentata dal traffico delle rinfuse liquide con 78 milioni di tonnellate, seguito dal RO-RO con 65 milioni, vale a dire oltre la metà del totale RO-RO italiano (53% sul totale nazionale).

I container, con 4,5 milioni di TEU concentrano il **40% del traffico nazionale**. Sempre prevalente la componente passeggeri che assorbono il 70% delle movimentazioni complessive con 30 milioni di unità, un dato nettamente migliore del 2020 (+29%) ma ancora lontano dalle cifre del 2019 (-33%).

Porti del Mezzogiorno: perno per tutta l'economia italiana



Fonte: SRM services

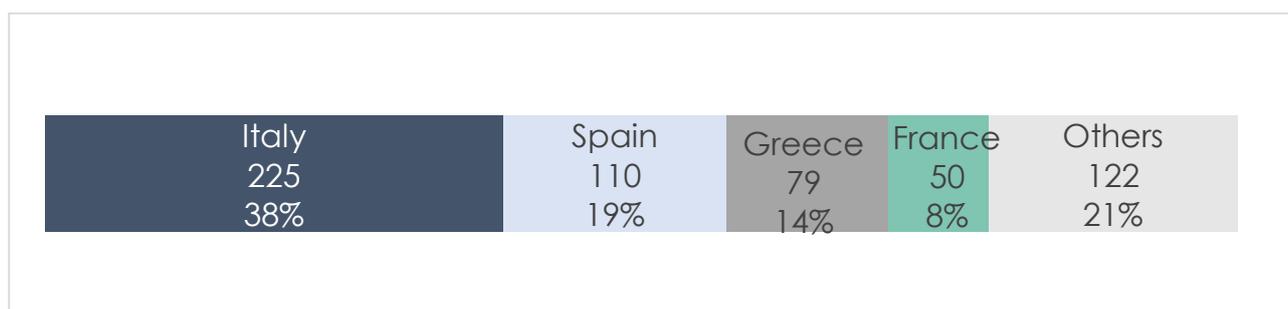
La portualità del Sud è molto vocata al Ro-Ro e alle Autostrade del Mare, avendo nella sua macroarea la Sardegna e la Sicilia, la Puglia e la Campania che sono tra le regioni italiane con maggiore propensione a questa tipologia di traffico navale. Si ricorda che **il nostro Paese è leader nelle rotte Short Sea Shipping nel Mediterraneo con un volume di 225 milioni di tonnellate di merci movimentate pari ad una quota di mercato del 38% del totale**.

Top 5 porti del Mezzogiorno per merci movimentate nel 2021

Port	Liquid bulk tonn.	Dry bulk tonn.	General cargo			TOTAL THROUGHPUT tonn.	TEUs			Passengers				
			Container tonn.	RO-RO tonn.	Other cargo tonn.		"hinterland" number	"transshipment" number	TOTAL number	Local number	Ferry number	Cruise number	TOTAL number	
<i>Gioia Tauro</i>	515.00	-	37.96	81.9	-	38.559.302	-	3.146.533	3.14	6.53	-	-	-	-
<i>Cagliari</i>	24.85	774.4	308.6	5.86	-	31.222.358	77.19	109.	165.	57.1	223.	-	821	99
<i>Sarroch</i>	3.365	80	49	4	-	358	1	32.462	653	-	821	99	020	-
<i>Augusta</i>	23.87	1.243	-	-	-	25.115.902	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Napoli</i>	5.510.790	1.282.217	6.552.380	4.54	4.46	17.889.855	641.9	51	10.648	599	6	8.59	597.	251.821
<i>Taranto</i>	4.256.063	9.771.650	156.3	66	-	17.529.183	5.10	4	11.841	41	11.8	41	80.3	80.3

Fonte: SRM services su Assoport

Short Sea Shipping nel Mediterraneo (milioni di tonnellate e % sul totale)



Fonte: SRM services su Eurostat, 2022

L'analisi per singolo scalo, nella tabella che segue, mostra invece la rappresentatività dei nostri porti per categoria di merce e la concentrazione di tali categorie nei vari scali. Da notare che **la portualità meridionale compare in tutte le classifiche** con Taranto al secondo posto nei segmenti delle rinfuse solide e nelle merci varie e Napoli ben collocata per i container, mentre Salerno e lo Stretto con posizioni di rilievo nel Ro-Ro; nelle classifiche spiccano anche Cagliari, Augusta e Gioia Tauro.

Non vi è ranking che non veda nei primi tre posti almeno un porto del Sud. Ciò è un indicatore dell'importanza che riveste il Sud in ambito nazionale e del rilievo che gli scali possono assumere nell'ambito di una strategia più complessiva di rilancio del sistema portuale. Essa, inoltre, è rivolta a sfatare il luogo comune che sia la portualità del centro e del nord a detenere le maggiori quote di traffico.

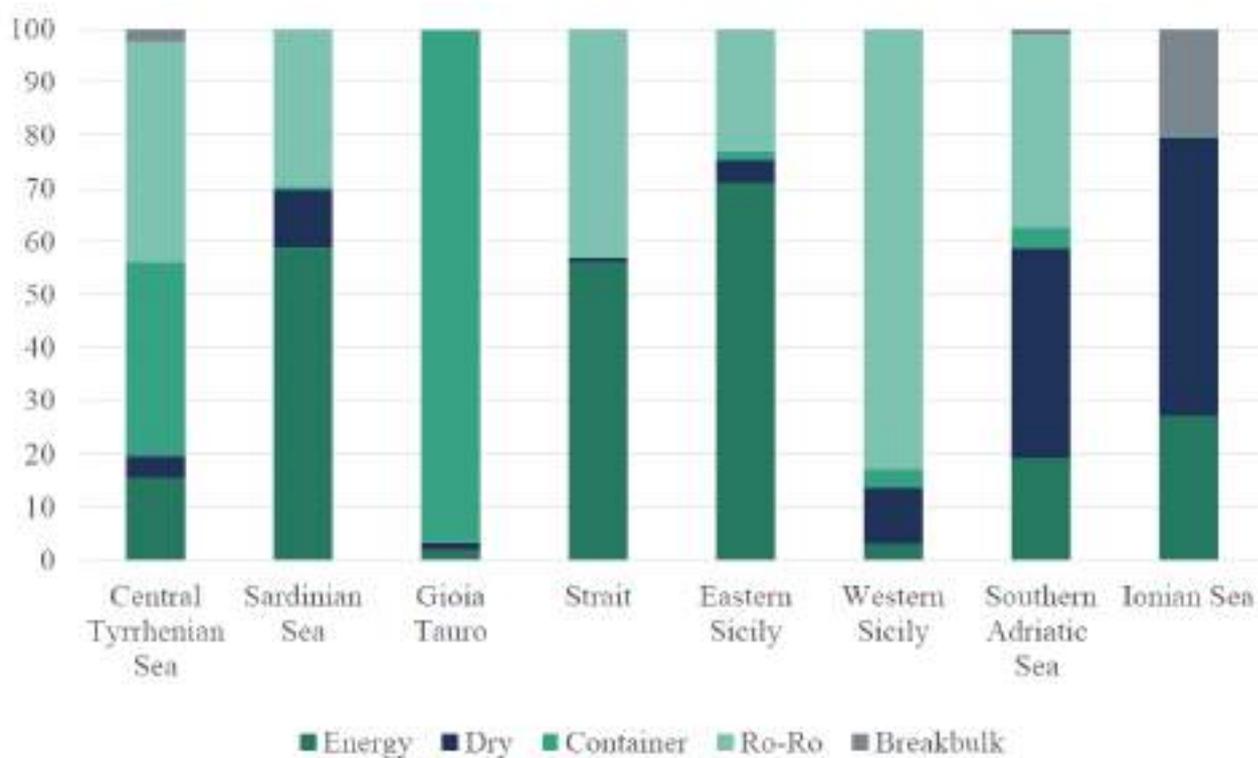
Primi tre porti per ogni categoria di merce e livello di concentrazione del traffico sui primi tre scali (Tonnellate e TEU per i container)

Energy		Dry		Container (gateway)	
Ports	Tons	Ports	Tons	Ports	TEUs
Trieste	37.564.687	Ravenna	9.433.803	Genoa	2.068.046
Augusta	22.987.553	Taranto	8.290.604	La Spezia	1.104.335
Cagliari	21.701.411	Venice	4.975.274	Naples	634.191
Total	82.253.651	Total	22.699.681	Total	3.806.572
% share	52,4	% share	46,1	% share	57,6
Container (transshipment)		Ro Ro		Breakbulk	
Ports	TEUs	Ports	Tons	Ports	Tons
Gioia Tauro	3.193.364	Livorno	13.989.301	Ravenna	5.140.585
Genoa	284.723	Stretto	11.388.187	Taranto	3.151.815
Trieste	281.693	Salerno	8.800.779	Venice	2.161.352
Total	3.759.780	Total	34.178.267	Total	10.453.752
% share	92,3	% share	32,5	% share	63,9

Nota: Si è privilegiato il singolo scalo e non l'Autorità di Sistema per dare meglio contezza del luogo di partenza delle merci.

Fonte: SRM services su Assoporti, 2022

Le vocazioni dei porti del Mezzogiorno

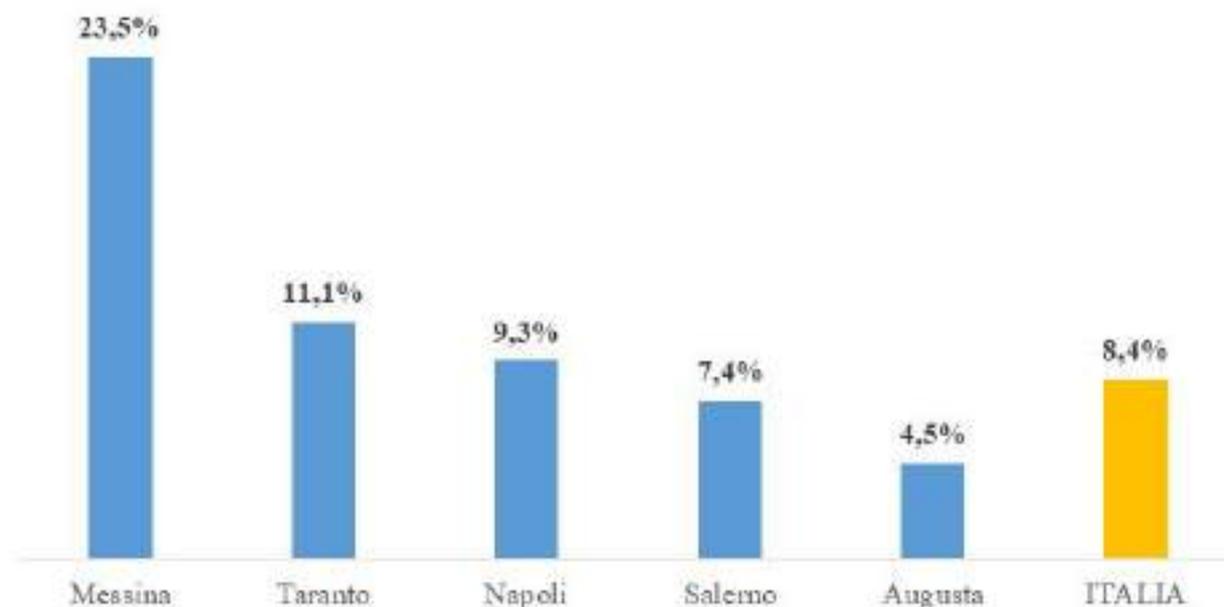


Nota: Dati in %. Per **vocazione** si intende Tonnellate del settore/Tonnellate totali in percentuale.

Fonte: SRM services su Assoport

La considerevole incidenza dei porti del Sud nel settore Ro-Ro rappresenta per un Paese un segnale positivo sotto diverse chiavi di lettura che vanno al di là della crescita della blue economy, che comunque rappresenta i porti del Mezzogiorno come asset per un sistema Italia più competitivo. Il Ro-Ro è infatti una modalità di trasporto che incide sulla sicurezza di un Paese poiché fornisce un contributo a diminuire l'incidentalità stradale e l'inquinamento, fattori che portano per il sistema sanitario e per la qualità della vita un appesantimento della spesa sia pubblica che privata. Prevedendo la percorrenza di rotte di corto raggio, il Ro-Ro è una modalità di trasporto fortemente connessa alla strategia di *reshoring* in quanto se si riuscirà a riavvicinare le filiere produttive è verosimile pensare ad un incremento di tale tipologia di traffico in cui il Sud è specializzato.

Performance di alcuni porti del Mezzogiorno (var % 2021/2020, merci complessive in tonnellate)



Fonte: SRM services su Assoport

I porti rappresentano un elemento centrale di tutta la filiera logistica ed anche dei poli di sviluppo energetico per un Paese in quanto terminali di traffici petroliferi ma anche di pipeline dove transitano prodotti energetici; questo ruolo può essere svolto in particolare dagli **scali del Sud che hanno una forte vocazione nel comparto “Energy”**.

Se da un lato il Mezzogiorno è **porta d’ingresso di nuovi flussi energetici** provenienti **dal Nordafrica e dall’area caspica verso l’Europa** (*Gasdotti Transmed, Greenstream e Tap*), dall’altro il peso dei porti dell’Area quanto a petrolio greggio e raffinato è rilevante: l’import-export via mare dei prodotti petroliferi e coke nel Mezzogiorno è pari a circa 31 mld € (il 63% dell’Italia).

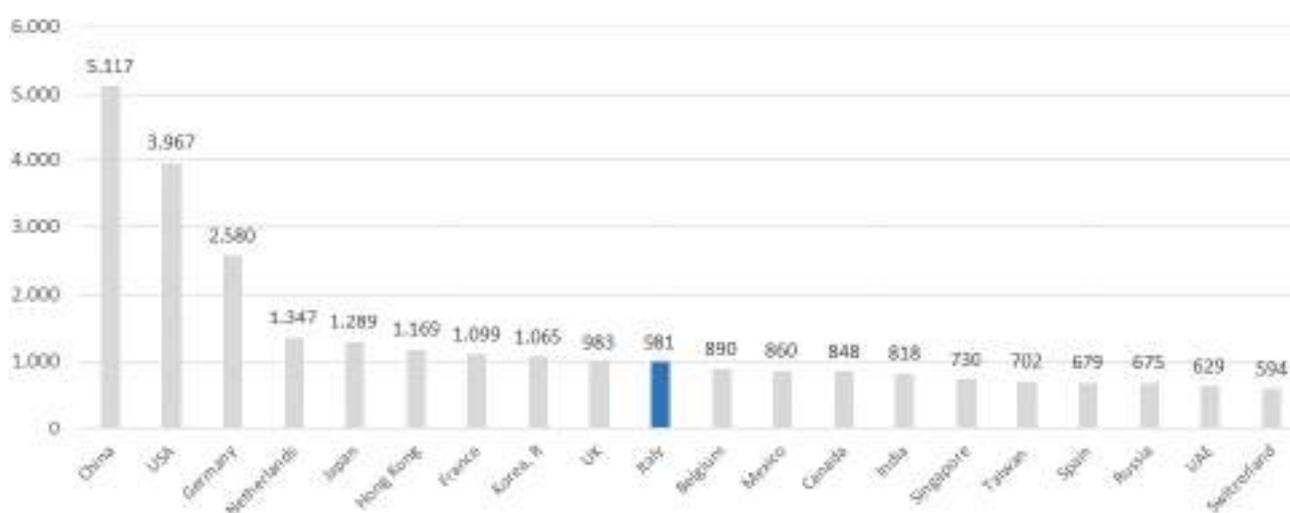
Il Sud è sede di importanti porti energy; la Sardegna e la Sicilia si distinguono in primis con Cagliari, Messina-Milazzo e Catania-Augusta che beneficiano di grandi raffinerie e stabilimenti petroliferi che si avvalgono dei servizi portuali e sono tra i primi 5 porti italiani con **64 mln tonn. di liquid bulk** (40% del traffico Oil italiano).

3. Il settore marittimo a sostegno dell'internazionalizzazione del Mezzogiorno

Il settore marittimo sostiene l'internazionalizzazione e gli scali del nostro Paese ci proiettano sui mercati esteri, le imprese utilizzano molto il mare nei loro rapporti internazionali.

L'Italia è il 10° paese al mondo per commercio internazionale e il **2° nell'area del Mediterraneo** (con un valore registrato nel 2021 pari a circa 980 miliardi di euro). Tra il 2001 e il 2021 l'interscambio commerciale dell'Italia è quasi raddoppiato (+83%).

Top10 paesi nel mondo per commercio estero (2021, mld €)



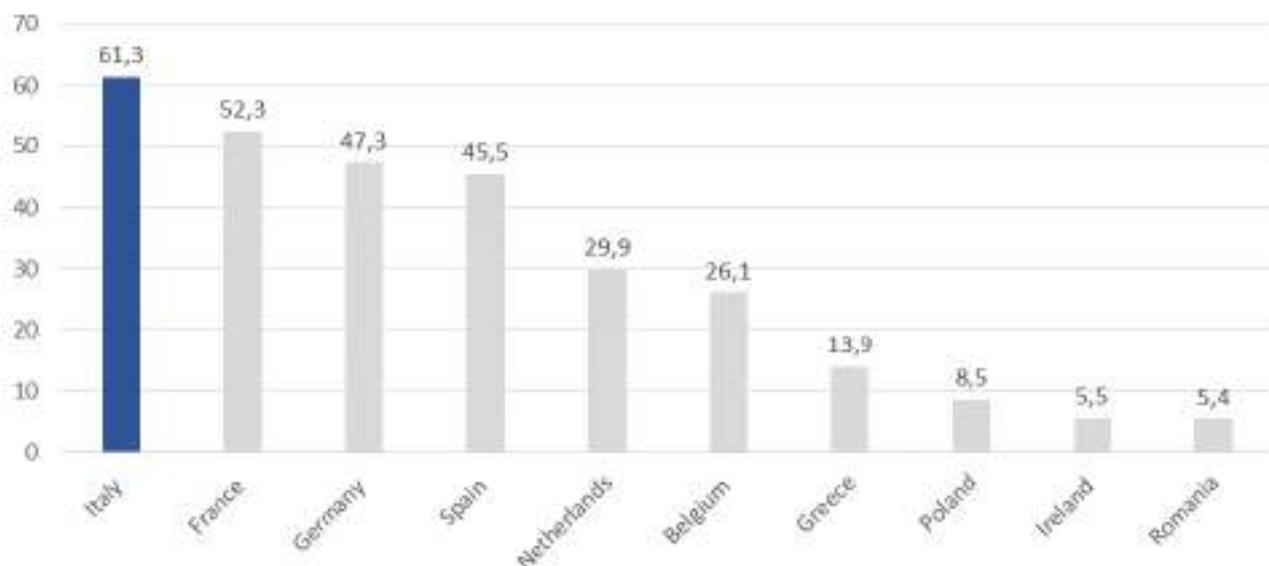
Fonte: SRM services su dati UNCTADStat

Interessante è anche il suo posizionamento nel commercio con l'area MENA (Middle East and North Africa): l'Italia è tra i Paesi europei quello che vanta l'interscambio commerciale più elevato con l'area (circa 61 miliardi di euro, il 19% dell'interscambio complessivo tra l'UE-27 e i Paesi MENA). Tale valore è cresciuto del 60% negli ultimi 20 anni.

Il Paese ha inoltre una posizione strategica, anche se si volge lo sguardo più in lontananza, trovandosi **al centro del Mediterraneo** ed essendo **uno dei primi punti di riferimento per le navi che attraversano il canale di Suez nelle rotte Europa-Asia**.

Date queste premesse, non è un caso che è proprio quella marittima la componente più importante del commercio internazionale italiano specie con riferimento alla quantità della merce scambiata (**il 93% degli scambi con i paesi non appartenenti all'Unione Europea, avviene via mare**).

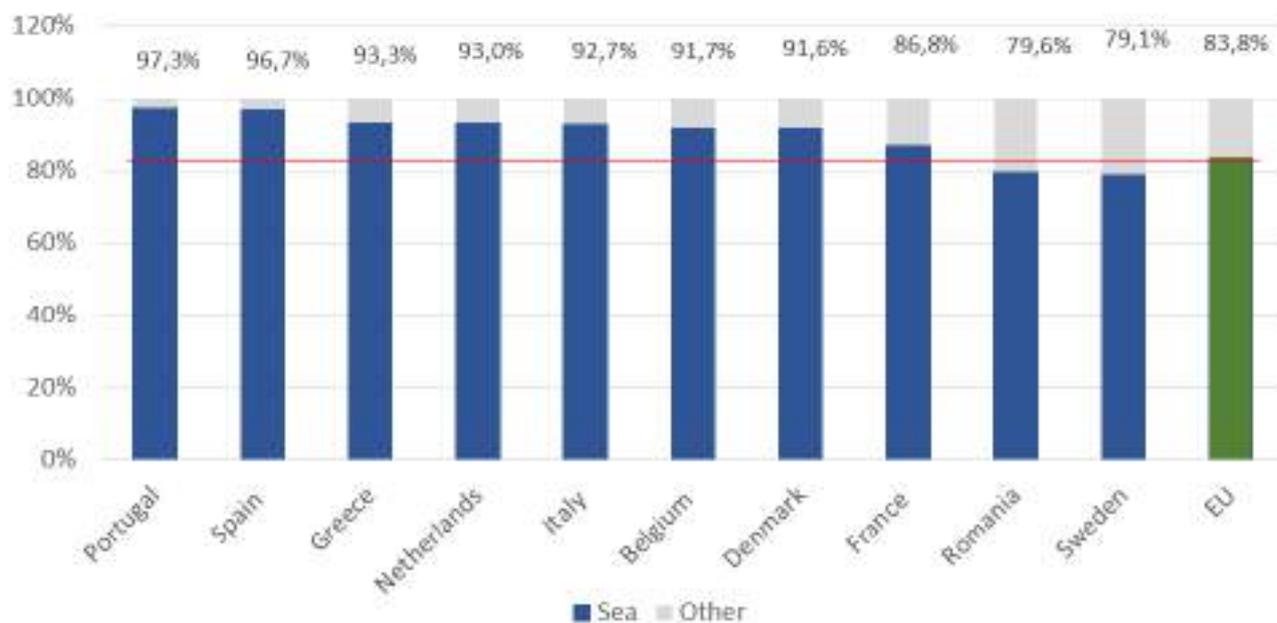
Top 10 paesi dell'UE per commercio estero con i Paesi MENA (2021, mld €)



Fonte: SRM services su dati UNCTADStat

Il ruolo della componente marittima nel commercio estero italiano

(% del commercio estero via mare verso i Paesi Extra-UE sul totale delle 4 modalità di trasporto – mare, strada, ferro, aereo; quantità)



Fonte: SRM services su dati EUROSTAT

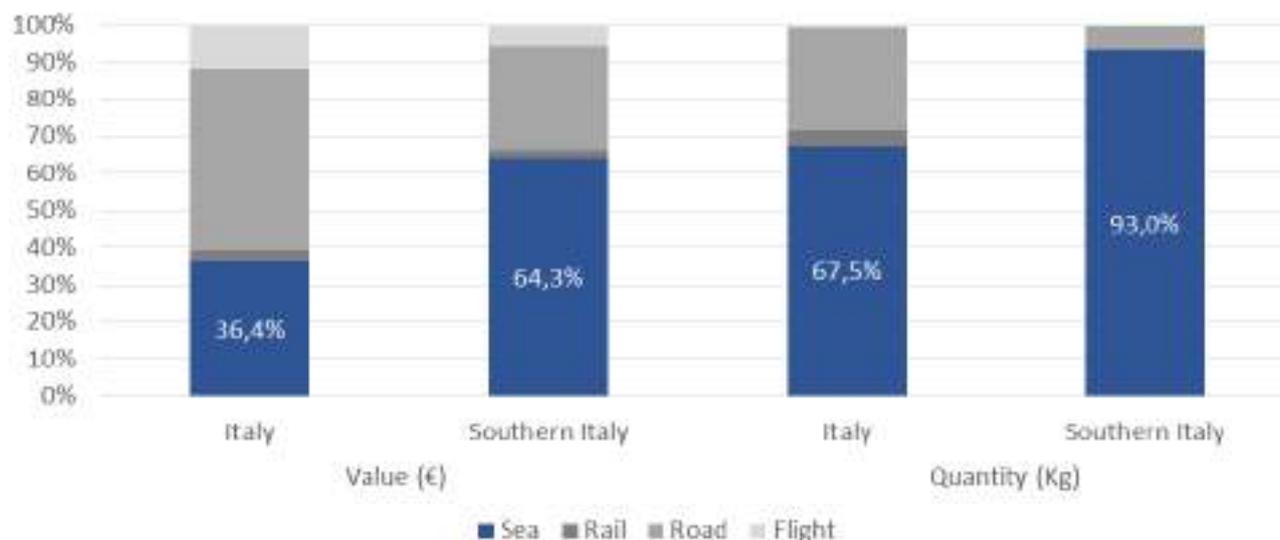
Una delle **peculiarità del commercio italiano** rispetto a quello di altri Paesi localizzati nel Mediterraneo è la presenza di un **manifatturiero** alquanto **diversificato**, il che lo rende uno snodo cruciale non solo per il commercio di commodity, ma anche di prodotti più sofisticati da un punto di vista tecnologico.

Se escludiamo la componente agroalimentare e quella petrolifera dal commercio con i Paesi extra-UE via mare in quantità, l'Italia è meglio posizionata (33% è lo share della restante parte dei settori che include essenzialmente prodotti manifatturieri) di altri Paesi europei localizzati nel Mediterraneo, quali la Spagna (32,6%), la Francia (27,5%) e la Grecia (19%).

In questo contesto un ruolo importante per l'Italia lo svolgono le regioni del Mezzogiorno. Nel 2021 il commercio estero via mare del Mezzogiorno è stato pari a circa 60 miliardi di euro, rappresentando il 22% del dell'interscambio marittimo italiano. **La modalità marittima contribuisce per il 64,3% al commercio estero del Mezzogiorno (in valore)** delle quattro modalità (mare, ferro, strada, aereo), dato più elevato rispetto a quello che emerge per l'Italia (36,4%). Ancora maggiore è la sua incidenza **se si ragiona in termini di quantità di merce scambiata: in tal caso il commercio via mare contribuisce per il 93% del totale** (67,5% per l'Italia).

Interscambio commerciale: lo share delle modalità di trasporto

(% calcolate rispetto ai dati in valore e in quantità)

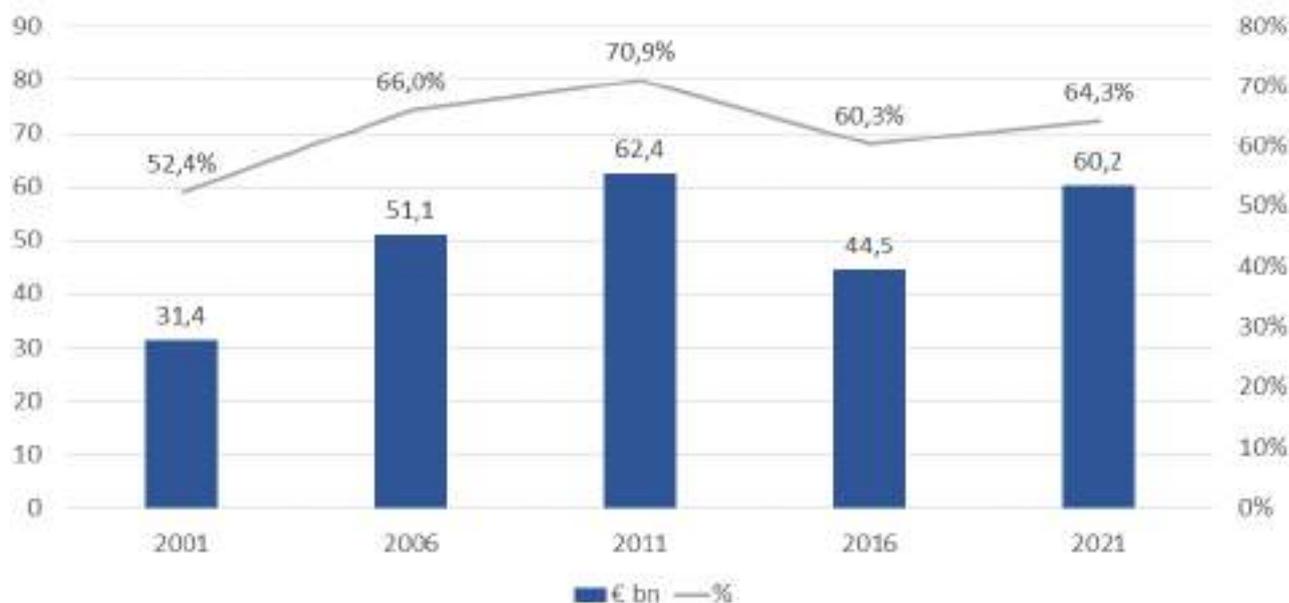


Fonte: SRM services su dati ISTAT

Stiamo inoltre parlando di un fenomeno in forte espansione sia in valore che in termini di peso sul commercio estero. Negli ultimi 20 anni il valore dell'interscambio marittimo del Mezzogiorno è quasi raddoppiato (+90%), passando da 31 miliardi a 60 miliardi di euro, con un'incidenza sulle quattro modalità che si è portata da 52,4% nel 2001 a 64,3% nel 2021.

Interscambio marittimo del Mezzogiorno dal 2001 al 2021 (in valore)

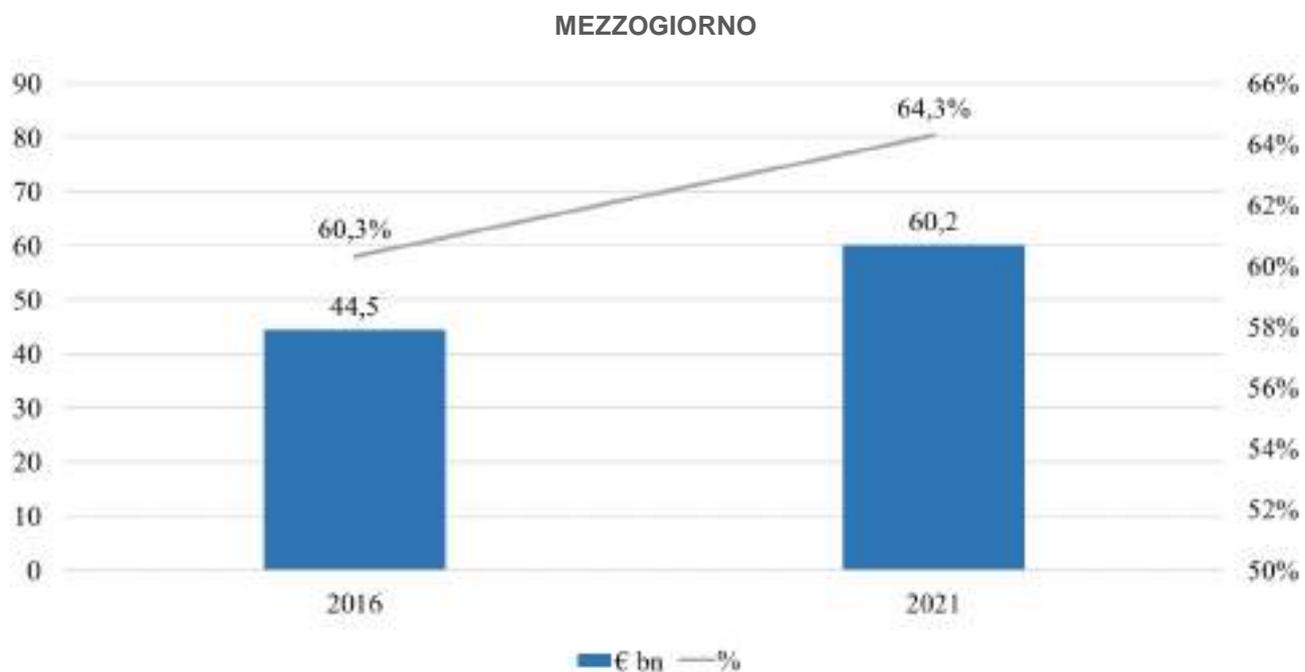
(dati in miliardi di euro ed incidenza % sul commercio totale delle 4 modalità – mare, ferro, strada, aereo)

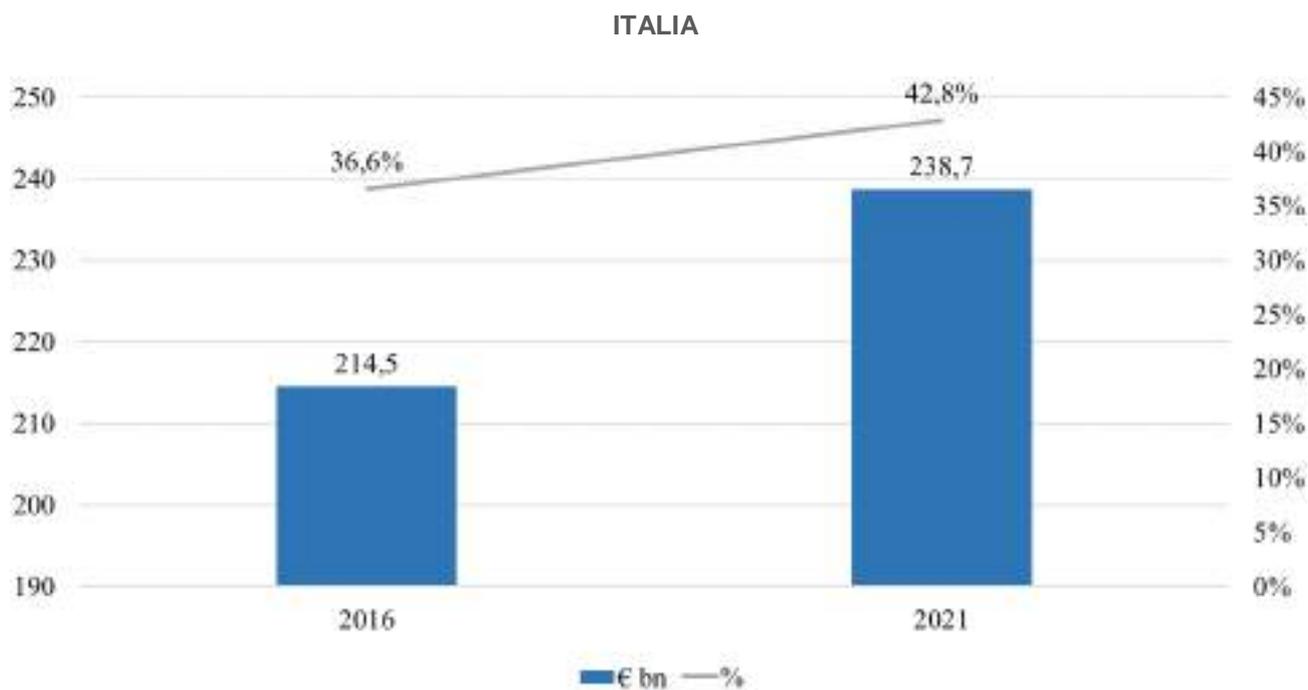


Fonte: SRM services su dati ISTAT

Interscambio marittimo Mezzogiorno e Italia, confronto 2016 - 2021 (in valore)

(dati in miliardi di euro ed incidenza % sul commercio totale delle 4 modalità – mare, ferro, strada, aereo)

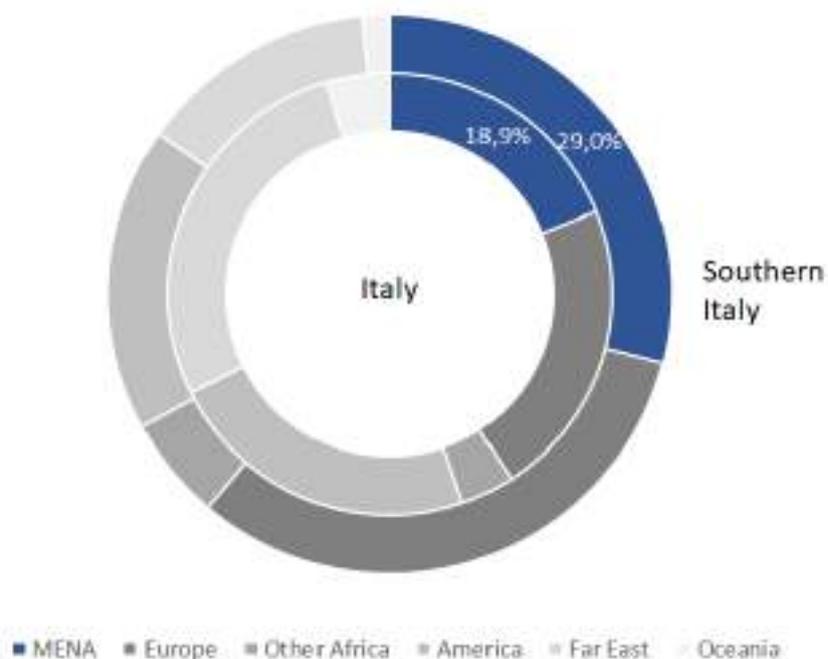




Fonte: SRM services su dati ISTAT

Il Mezzogiorno è l'area italiana più adatta e rilevante per il commercio internazionale all'interno dell'area MENA, che rappresenta quasi il 30% del commercio marittimo del Sud Italia, percentuale molto più elevata rispetto a quella italiana (18,9%). Inoltre, il commercial trade via mare tra il Mezzogiorno e l'area MENA in valore è cresciuto del 67% negli ultimi 20 anni, più di quanto abbia fatto per l'Italia (+64%). Infine, se esaminiamo i dati in quantità, lo share dell'area MENA nell'interscambio marittimo del Mezzogiorno è ancora superiore, rappresentando il 35% del totale (da confrontare con il 31% emerso a livello italiano).

Commercio marittimo per area geografica: lo share dell'area MENA



Fonte: SRM services su dati ISTAT

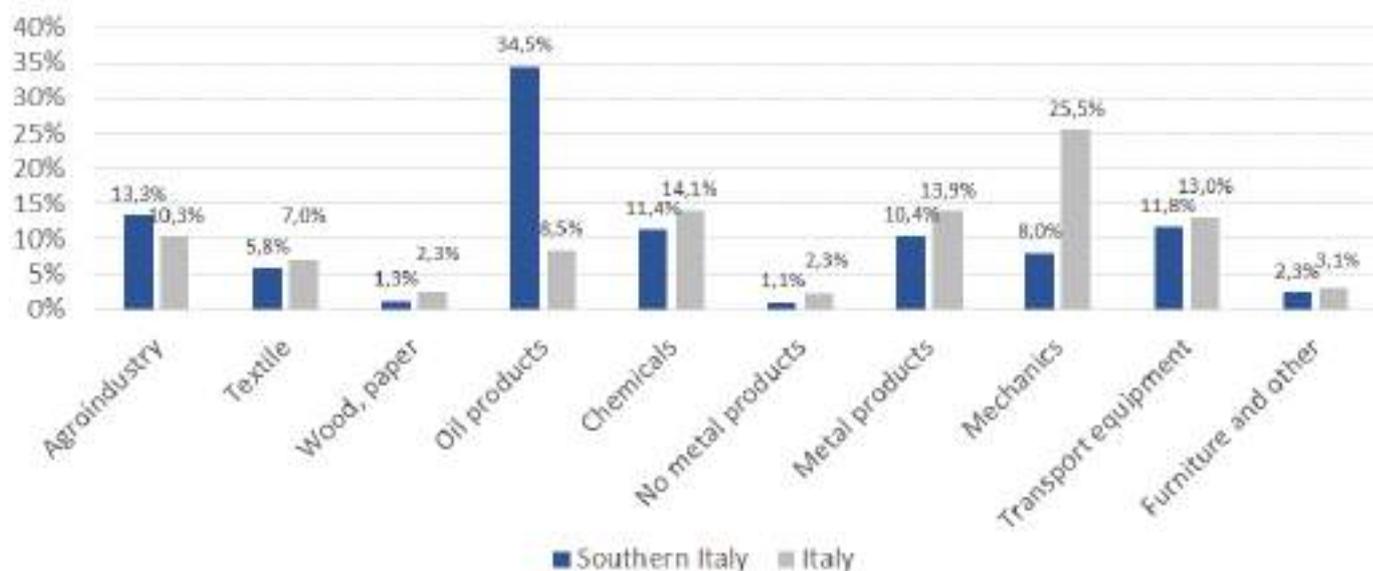
Un'ultima riflessione va dedicata alla **distribuzione settoriale del commercio marittimo del Mezzogiorno**, che nonostante abbia una componente "oil" superiore, preserva le caratteristiche tipiche del contesto italiano, fatto da una buona diversificazione manifatturiera e da una presenza di importanti settori, quale quello dei metalli, della meccanica e della chimica meno forti in altri paesi del Mediterraneo. Escludendo i prodotti petroliferi, nel Mezzogiorno il manifatturiero esprime ben in 42% del commercio estero in valore. Includendo anche gli "oil products" arriviamo ad una quota del 64%.

Pertanto, **il Mezzogiorno, oltre a rappresentare uno snodo strategico da un punto di vista "energetico" per l'Italia e il Mediterraneo, vanta una propria presenza anche in altri settori manifatturieri tipici italiani**, in particolare nell'Agroalimentare (13,3% del manifatturiero del Mezzogiorno), nei Mezzi di trasporto (11,8%), nella Chimica (11,4%) e nel Metallurgico (10,4%).

Infine, il commercio estero in valore via mare della manifattura nel Mezzogiorno è raddoppiato negli ultimi 20 anni anche se la quota è solo leggermente aumentata dal 62% al 64%.

Interscambio marittimo manifatturiero: distribuzione settoriale

(Quota % sul commercio marittimo manifatturiero)



Fonte: SRM services su dati ISTAT

4. Le imprese attive del cluster marittimo

L'attività di shipping abbraccia la filiera dalla cantieristica ai trasporti ai servizi connessi; conta nel complesso oltre 12.600 imprese sull'intero territorio italiano e oltre 4.600 nel Mezzogiorno.⁸

⁸ Sono stati considerati i codici Ateco specifici per il marittimo: 30.1 COSTRUZIONI DI NAVI E IMBARCAZIONI; 30.11 costruzioni di navi e strutture galleggianti; 30.11.01; fabbricazione di sedili per navi; 30.11.02 Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche (esclusi i sedili per navi); 30.12 Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive; 33.15 Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni (esclusi i loro motori); 38.31.2 Cantieri di demolizione navali; 50 TRASPORTO DI MERCI PER VIE D'ACQUA INTERNE; 50.1 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri; 50.2 Trasporto marittimo e costiero di merci; 50.3 trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne; 50.4 Trasporto di merci per vie d'acqua interne; 52.22 Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua; 52.22.01 Liquefazione e rigassificazione di gas a scopo di trasporto marittimo e per vie d'acqua effettuata al di fuori del sito di estrazione; 52.22.09 Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua; 52.24.2 Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali; 77.34 Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale.

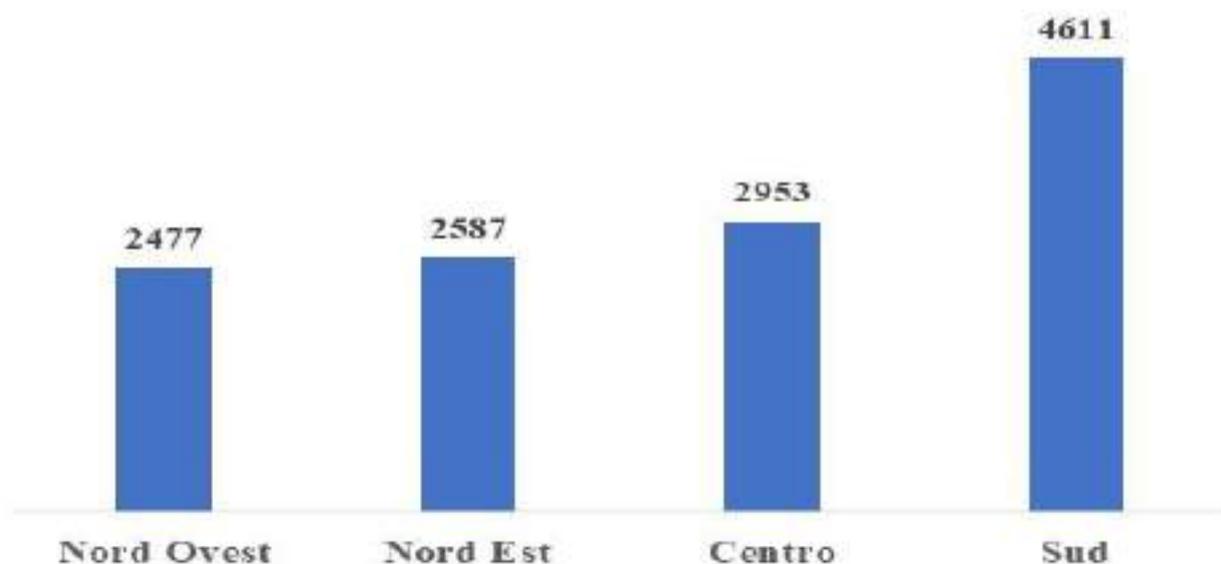
La filiera delle imprese dello shipping



Fonte: SRM services su dati Camera di Commercio delle Marche (var % rispetto al 2011)

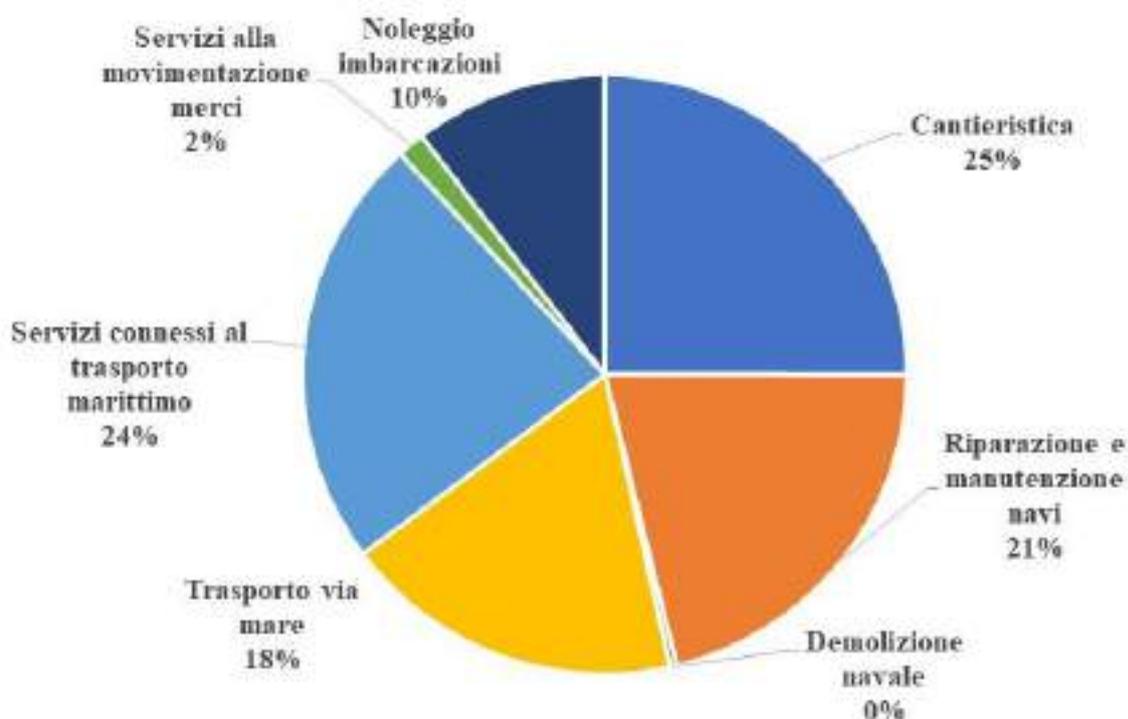
Il Mezzogiorno è la macroarea con il maggior numero di imprese attive (4.611). Osservando invece lo spaccato della tipologia di attività del Mezzogiorno, le imprese della cantieristica e dei servizi connessi al trasporto marittimo costituiscono circa la metà del totale delle imprese attive.

Le imprese attive del cluster marittimo per area geografica, 2021



Fonte: SRM services su dati Camera di Commercio delle Marche

Imprese attive nel Mezzogiorno per settore, 2021



Fonte: SRM services su dati Camera di Commercio delle Marche

Osservando il panorama imprenditoriale a livello regionale, è evidente come la filiera sia molto articolata. Nell'arco di dieci anni tutti i comparti sono cresciuti, quelli della riparazione navale e del trasporto in maniera particolare.

Le imprese dello shipping nelle regioni italiane

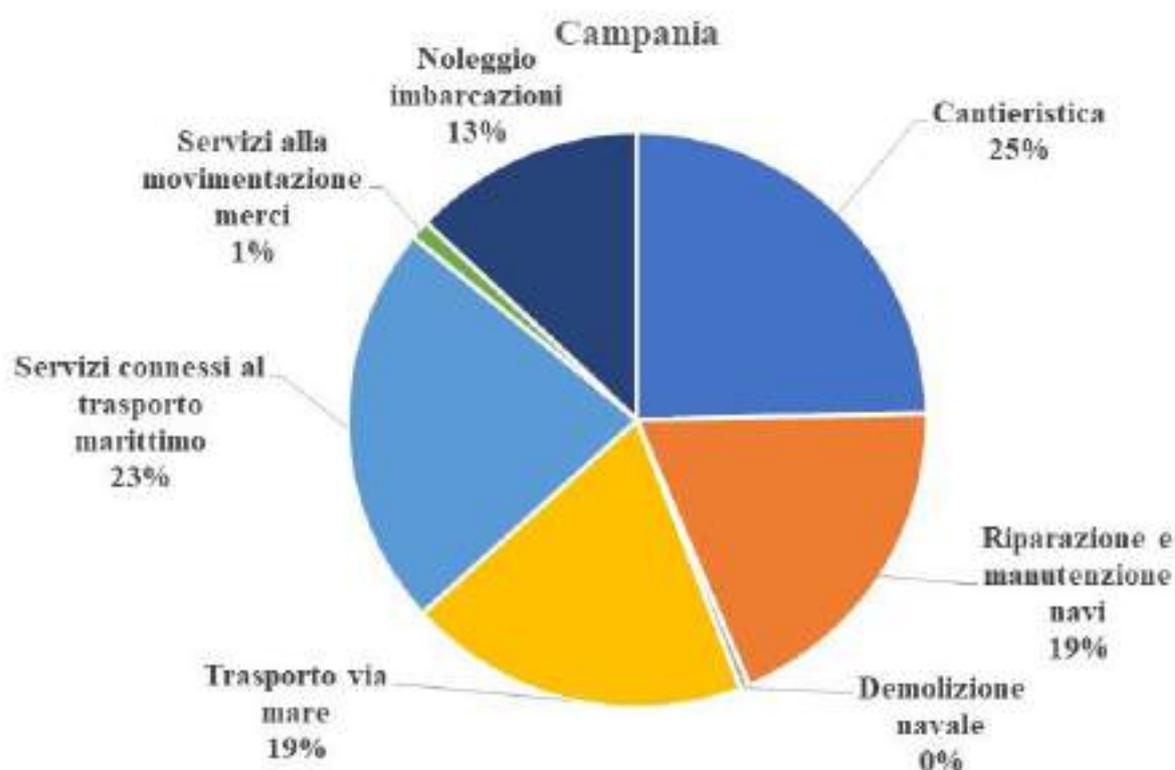
RANK	TOT. IMPRESE ATTIVE	COSTRUZIONE	MANUTENZIONE	DEMOLIZIONE	TRASPORTO	SERVIZI	MOVIMENTO	NO LEGGIO
1.731	VENETO	219	224		1.126	111	14	37
+20%		-28%	+129%		+25%	+22%	-7%	+12%
1.597	CAMPANIA	391	302	8	303	360	17	206
+8%		-21%	+86%	+33%	+27%	+6%	-37%	+2%
1.493	TOSCANA	535	650	2	63	188	22	33
+3%		-35%	+85%	0%	+29%	+7%	-8%	+38%
1.488	LIGURIA	398	610	6	157	247	27	43
+4%		-42%	+88%	-14%	+21%	+10%	+8%	+10%
1.234	SICILIA	365	239	4	187	280	16	143
+14%		-19%	+91%	-43%	+39%	+13%	-11%	+40%
937	LAZIO	297	224		80	200	18	118
0%		-22%	+107%		+3%	+13%	+50%	-36%
924	SARDEGNA	146	269	2	228	193	11	75
+23%		-40%	+117%	+100%	+68%	+15%	-39%	+27%
774	LOMBARDIA	299	174		133	138	3	27
0%		-33%	+118%		+28%	+35%	-25%	+29%
502	MARCHE	287	149		25	32	5	4
+6%		-11%	+66%		+47%	-11%	0%	+300%
501	PUGLIA	154	96	3	77	132	12	27
+12%		-21%	+78%	-40%	+67%	+27%	-8%	+16%
452	FRIULI V. GIULIA	175	189		21	50	12	5
+7%		-28%	+136%		-32%	-2%	+33%	-38%
374	EMILIA ROMAGNA	142	105		45	55	8	19
-6%		-27%	+62%		-18%	-2%	+11%	+19%
217	CALABRIA	58	33		32	69	9	16
+11%		-15%	+175%		+68%	+13%	-36%	-20%
213	PIEMONTE	57	39		73	34	1	9
-9%		-38%	+63%		0%	-3%	n.a.	0%
97	ABRUZZO	28	28		6	27	3	5
+26%		+8%	+100%		+20%	+17%	-0%	-17%
30	TRENTINO A. ADIGE	7	9		8	5		1
+36%		+40%	+125%		+33%	+67%		-67%
26	MOLISE	4	5		5	9		1
+13%		-43%	+67%		+67%	-10%		n.a.
25	BASILICATA	8	3		3	8		3
+19%		-27%	0%		+50%	+100%		+200%
21	UMBRIA	8	9			4		
+50%		+14%	+200%			+100%		
2	VALLE D'AOSTA	1				1		
-		-				-		

Fonte: SRM services su dati Camera di Commercio delle Marche (var % rispetto al 2011)

La Campania è tra le regioni del Sud a presentare una filiera completa e con 1.587 imprese è la prima della Macroarea e la seconda a livello nazionale dopo il Veneto.

Osservando invece la composizione del comparto a livello Campania, come per la Macroarea, le imprese della cantieristica e dei servizi connessi al trasporto marittimo costituiscono circa la metà del totale delle imprese attive. Va segnalato che la categoria “Trasporto via mare” appare più elevata, come anche l’attività di noleggio (13% in Campania contro il 10% a livello Mezzogiorno).

Imprese attive in Campania per settore, 2021



Fonte: SRM services su dati Camera di Commercio delle Marche

A faint, light-colored map of the city of Naples, showing its intricate street grid and coastline, serves as the background for the top half of the page.

Capitolo 3

**Il ruolo del porto di Napoli
attuale e potenziale
come scalo strategico dell'area
e come beneficiario del fenomeno
della regionalizzazione
della globalizzazione**



SOSTENIBILITÀ | Contribuire all'agenda verde europea per il trasporto marittimo, rafforzando la capacità dell'UE di proteggere l'ambiente marino, di gestire il cambiamento climatico e di rispondere alle nuove sfide ambientali.



SAFETY | Contribuire a norme di sicurezza marittima più elevate, anticipare nuove sfide e aspettative legate alla sicurezza marittima, nonché fornire soluzioni basate sulla conoscenza con l'obiettivo di contribuire alla riduzione delle vittime e delle perdite umane in ambito marittimo.



SORVEGLIANZA | Rafforzare il ruolo dell'EMSA in qualità di centro di gestione delle informazioni fondamentali per la sorveglianza marittima.

L'EMSA è "l'occhio dell'UE sul mare", nel momento in cui attua in modo efficace il concetto originario di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione, al fine di migliorare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo. **La localizzazione di una sede in uno scalo strategico per l'area quale è il Porto di Napoli ed affacciato sul centro del Bacino risponderebbe in modo adeguato alle peculiarità delle attività dell'Agenzia.**

1. Il Porto di Napoli primo scalo multi purpose del Mezzogiorno

Le enormi criticità che si sono manifestate nei trasporti e nella logistica delle merci via terra, mare e aria dallo scoppio della pandemia di Covid-19 hanno messo in discussione il modello delle *value chain globali* e del *just in time* (ovvero: riduzione al massimo dei costi di magazzino e produzione legata alla domanda, in un flusso continuo della catena distributiva), che ha guidato la globalizzazione. Come conseguenza è tornato prepotentemente alla ribalta il dibattito sulla necessità di far "rientrare" nel continente tutto o parte di alcune filiere produttive strategiche, attraverso politiche attive di *reshoring* e *nearshoring*.

Questo processo di "regionalizzazione della globalizzazione", che si evince dal dato della progressiva trasformazione delle rotte marittime (se si considera che l'80-90% circa dell'import export totale del mondo avviene via mare, le rotte intraregionali rappresentano

oggi il 43% del traffico mondiale di merci), comporterà lo sviluppo di nuove tipologie di trasporto e nuovi modelli produttivi agganciati ad una logistica rivolta a filiere produttive più corte e quindi a modalità di trasporto più rapide, con servizi regionali.

La maggiore regionalizzazione degli scambi si tradurrà verosimilmente in un rafforzamento di prospettiva per le rotte marittime a corto raggio, il cosiddetto Short Sea Shipping, che nel Mediterraneo vede l'area più intensa a livello europeo⁹, con l'Italia in posizione di leader con una quota di mercato del 38%.

E ancor di più il Sud si distingue per le percorrenze di rotte di corto raggio concentrando gran parte del traffico relativo alle Autostrade del Mare e del Ro-Ro (modalità di trasporto che consiste nel far salire l'automezzo sulla nave riducendo così la percorrenza via stradale) con un peso del 53% sul totale nazionale. Il Ro-Ro è una modalità di trasporto che prevede infatti la percorrenza di rotte di corto raggio che possono essere connesse fortemente alla strategia di reshoring in quanto al ravvicinarsi delle filiere produttive è verosimile pensare ad un incremento di tale tipologia di traffico in cui il Sud è specializzato.

Il Sud del nostro Paese già protagonista nell'ambito dello shipping di corto raggio potrà cogliere grazie al *reshoring/nearshoring* nuove opportunità di sviluppo. In questo contesto e soprattutto in questa fase dell'economia mondiale, **Napoli ed il suo porto possono rivestire un ruolo di primo piano.**

Lo scalo di Napoli insieme agli altri porti della Campania costituiscono un sistema multipurpose, a servizio di un grande bacino demografico ad alta densità di popolazione, di importanti poli produttivi composti da alcune grandi aziende e di sistemi di piccole e medie imprese che si estendono in Campania ed in alcune aree della Basilicata, della Puglia e del basso Lazio.

Tale sistema è quasi interamente sviluppato nel tratto centrale della costa campana e si basa sui porti di Napoli e Salerno (merci e passeggeri), Torre Annunziata (trasporto merci), Castellammare di Stabia (cantieristica), Pozzuoli (merci e passeggeri), oltre che sugli scali, soprattutto passeggeri, di Ischia, Casamicciola, Capri, Procida e Sorrento. Questo complesso sistema vede la presenza di un'Autorità di Sistema Portuale, quella del Mar Tirreno Centrale, che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, che

⁹ Per approfondimenti Cfr. Cap. 2

nel segmento delle merci opera sia nel mercato dei contenitori, che in quello di alcuni settori “general cargo”, come per esempio la filiera dell’auto.

Nel 2021 il sistema portuale del Mar Tirreno Centrale ha movimentato 33,4 milioni di tonnellate di merci, con una performance di sistema registrata rispetto alle condizioni pre-pandemia (2021/2019) che segnala una crescita dell’1%, dunque un + rispetto ad un valore ancora negativo (-1,8%) della media nazionale.

In particolare, lo scalo di Napoli si pone come primo porto multipurpose del Mezzogiorno con poco meno di 18 milioni di tonnellate movimentate nel 2021; ed in termini di tonnellate complessive segue solo Gioia Tauro (38,6 milioni di tonnellate essenzialmente di transhipment) ed i due porti *oil* di Cagliari (31,2 milioni di tonnellate) ed Augusta (25,1 milioni di tonnellate). La movimentazione complessiva del porto di Salerno è stata di circa 15,5 milioni di tonnellate.

Traffico merci nell’Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale nel 2021

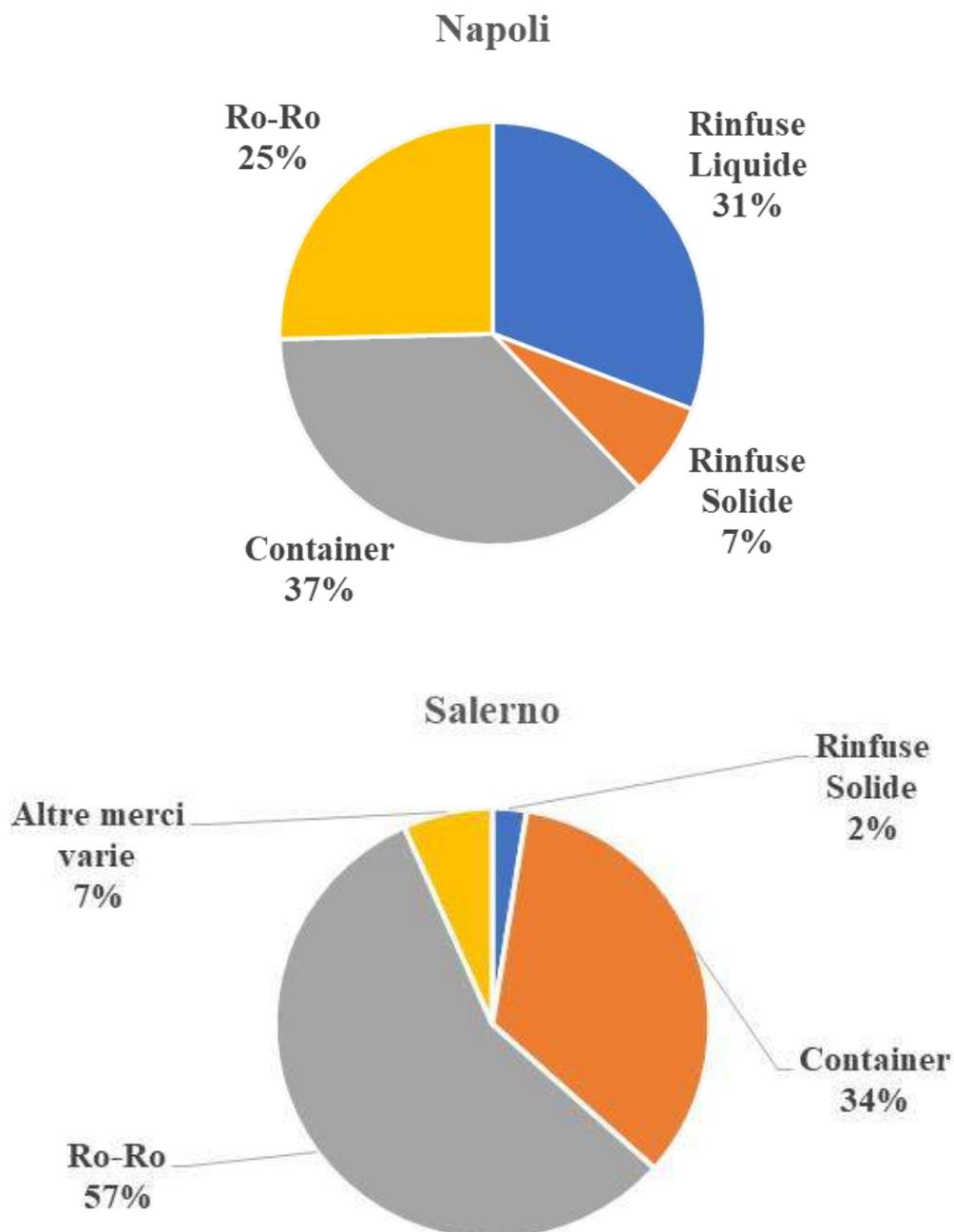
Autorità di Sistema Portuale	Rinfuse Liquide (tonn.)	Rinfuse Solide (tonn.)	Container (tonn.)	Container (TEU)	Ro-Ro (tonn.)	Altre merci varie (tonn.)	TOTALE (tonn.)	var 2021/2019
Mar Tirreno Centrale	5.510.790	1.672.937	11.833.796	1.071.701	13.326.641	1.030.916	33.375.080	1,0%
<i>Napoli</i>	5.510.790	1.282.217	6.552.380	652.599	4.544.468	-	17.889.855	-3,6%
<i>Salerno</i>	-	390.720	5.281.416	419.102	8.782.173	1.030.916	15.485.225	6,8%

Fonte: SRM services su Assoport

Osservando il primo dei due grafici che seguono risulta una distribuzione più omogenea della tipologia di merci gestita nello scalo partenopeo, con una quota contenuta delle rinfuse solide (pari al 7% del totale).

A Salerno appare più netta la prevalenza del traffico Ro-Ro (57% del totale) e a seguire di quello containerizzato (34% del totale).

Tipologia di merci gestite dai porti di Napoli e Salerno nel 2021



Fonte: SRM services su ADSP Mar Tirreno Centrale

Va evidenziato che Napoli è uno dei porti di riferimento della 2M Alliance - l'alleanza marittima che lega le due più grandi compagnie di shipping esistenti al mondo: Maersk ed MSC - per le rotte che vanno verso gli Stati Uniti. A tal proposito, a titolo di esempio, l'immagine riportata rappresenta una delle direttrici servite dal porto partenopeo nel traffico verso gli States.

La rotta di Maersk Line TA6 Eastbound, Italia-USA East Coast



Fonte: SRM services su Maersk

I porti di Napoli e Salerno sono interessati da progetti del PNRR, con il DM 330/2021 è stato approvato un programma di **interventi infrastrutturali sinergici** per un importo complessivo di euro 2,8 mld di euro relativo agli anni dal 2021 al 2026. Per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici sono stati stanziati per l'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale 271 mln di euro (176 mln di euro per il Porto di Napoli e 95 mln di euro per Salerno); per l'aumento della capacità portuale 20 mln per Napoli; per l'ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale 20 mln di euro per Napoli e 10 mln per Salerno. In particolare lo stesso decreto prevede per l'elettificazione delle banchine (Cold ironing) 25 mln di euro per Napoli e 15 mln per Salerno.

Interventi e programmi portuali prioritari che interesseranno l'area sono indicati nell'allegato al DEF Documento di Economia e Finanza 2022, per i quali le risorse stanziare sono di seguito riepilogate:

Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	Napoli	146,50 mln €
Accessibilità marittima	Napoli	196,13 mln €
	Salerno	88 mln €
Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	Napoli	97,59 mln €
	Salerno	40 mln €
Efficientamento energetico e ambientale	Napoli	18 mln €
<i>Cold Ironing</i>	Napoli/Salerno	40 mln €
Waterfront e servizi croceristici e passeggeri	Napoli	20,10 mln €
Attività industriali nei porti	Napoli	29 mln €
	Castellammare	35 mln €
Aumento della capacità portuale	Napoli	20 mln €

Un sistema logistico per garantire elevati livelli di efficienza ed economicità deve poter impostare un dialogo infrastrutturale vantaggioso ovvero richiede la presenza di infrastrutture di trasporto adeguate e ben distribuite sul territorio.

La Campania e **Napoli in particolare**, dal punto di vista delle reti infrastrutturali integrate, può essere considerata come **la principale macro-piattaforma del Sud Italia**, dotata di una condizione sicuramente migliore rispetto a tutte le altre regioni del Mezzogiorno che le consente di offrire servizi anche a buona parte del Lazio, della Puglia dell’Abruzzo e del Molise e della Calabria. Questo per due motivazioni: una da ascrivere alla privilegiata posizione geografica; la seconda è legata invece ad una elevata dotazione di infrastrutture di trasporto in rapporto alla superficie territoriale.

La Campania presenta dunque una buona dotazione infrastrutturale con riferimento anche alle reti terrestri stradali e ferroviarie e non solo alla portualità commerciale.

La rete stradale della Regione Campania ha un’estensione complessiva pari ad oltre 13.500 km, suddivisi tra autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali. L’offerta

stradale della Campania comprende: 444 km di autostrade, 9.119 km di strade regionali e provinciali, 1.303 km di strade di interesse nazionale e circa 2.700 Km di comunali. La regione presenta una densità di strade rispetto alla superficie territoriale considerevolmente superiore a quella nazionale, maggiore di quella italiana anche in relazione ai veicoli circolanti, mentre risulta chiaramente inferiore a quella nazionale se rapportata alla popolazione.

La rete ferroviaria in Campania, complessivamente, raggiunge un'estensione di poco superiore ai 1.400 km ed è gestita dalle seguenti società: RFI spa (78,5% del totale); EAV srl (20,5% del totale); ANM spa (1,3% del totale). La rete di interesse per il sistema logistico campano è sostanzialmente quella gestita da RFI che si estende per 1095 km di linee; 125 sono le stazioni attive.

E poi ci sono gli interporti; in Campania gli interporti di Marcianise e Nola sono due realtà ormai consolidate del settore. L'interporto di Nola, gestito dalla Interporto Campano S.p.A., si colloca in posizione estremamente favorevole, a breve distanza dall'Aeroporto Internazionale di Napoli – Capodichino (20 km ca), dal porto di Napoli (30 Km ca) e dalla Stazione Ferroviaria di Napoli (28 Km ca) e direttamente collegato con i principali snodi autostradali (A1 Napoli–Milano, A3 Salerno–Reggio Calabria, A16 Napoli–Bari, A30 Caserta–Salerno). Inoltre, è l'unica piattaforma intermodale in Italia ad avere al suo interno una Stazione ferroviaria merci privata inserita nel PIR (Prospetto Informativo della Rete). La stazione (affidata alla gestione di Rete Ferroviaria Italiana), denominata “Nola – Interporto”, con una potenzialità di gestione di 30 treni/giorno, è direttamente collegata al Terminal Intermodale attraverso 13 coppie di binari di presa e consegna, ciascuno lungo 1 km. Questo permette ai treni, con lunghezza fino ai 750 m secondo gli standard europei, l'ingresso in “blocco” all'interno del Terminal in soli 20 minuti dall'arrivo in stazione, velocizzando quindi la movimentazione delle Unità di Trasporto Intermodale (UTI) e la relativa messa a disposizione delle merci. Il dispositivo ferroviario si integra con il Terminal Intermodale. La superficie attuale dell'Interporto Campano è di circa 3 milioni di metri quadrati di cui 500 mila occupati da magazzini. Esso è caratterizzato da un terminal intermodale, un'area autotrasportatore, un polo del freddo, magazzini e un'area dedicata ai grandi operatori logistici, oltre che un'area doganale. Sono presenti 138 aziende con circa 3.500 addetti. Il sistema interportuale è progettato per movimentare a regime fino a 8,5 milioni di tonnellate di merce all'anno, di cui 5,5 con tecniche intermodali e 3 su strada. All'interno dell'Interporto operano due società, entrambe controllate da Interporto Campano

S.p.A., con compiti differenti: Interporto Servizi Cargo – ISC - e T.I.N. S.p.A. – società che gestisce il Terminal Intermodale dell'Interporto di Nola, che occupa 225 mila metri quadrati.

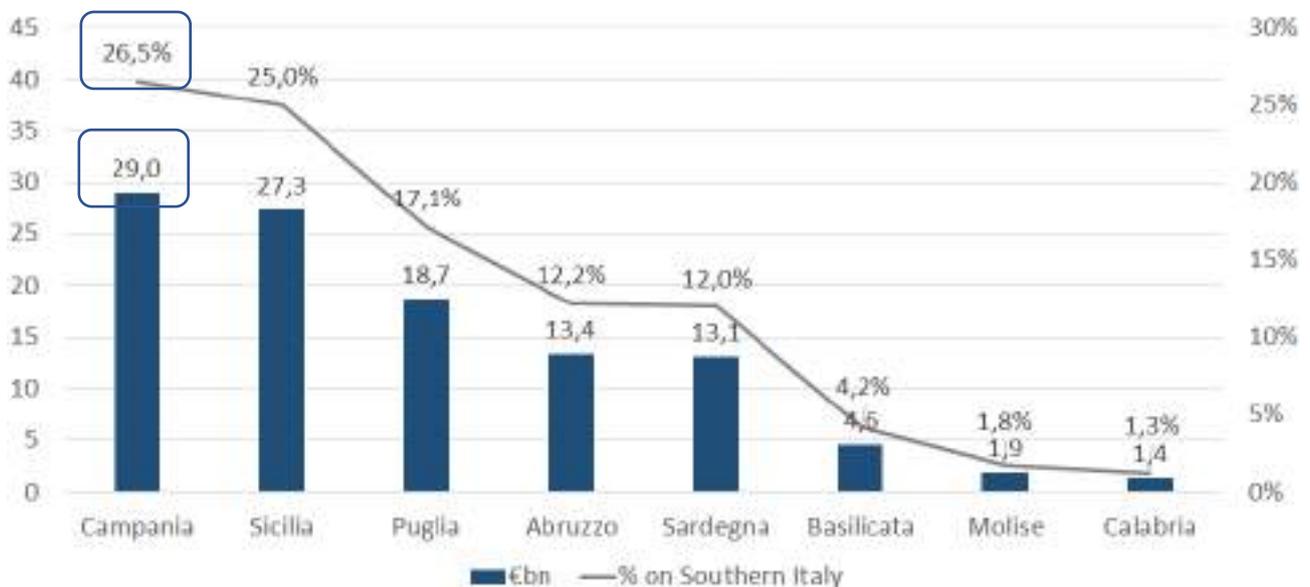
L'interporto di Marcianise è gestito dalla società Interporto Sud Europa S.p.A. e si inserisce all'interno dell'area ASI di Caserta, a 7 km dall'interporto di Nola, al centro di un importante nodo sia stradale sia ferroviario. È situato al crocevia del sistema autostradale meridionale (A 1 e A 30), e sorgendo a ridosso della stazione di smistamento di Marcianise, ha un raccordo diretto con la rete ferroviaria nazionale. Si sviluppa su una superficie di oltre 4 milioni di metri quadri, cui si aggiungono gli oltre due milioni dello scalo ferroviario RFI, la più grande stazione ferroviaria merci d'Italia (lo scalo merci Maddaloni-Marcianise). Attualmente, all'interno dello scalo è presente una stazione ferroviaria composta da un fascio arrivi di 21 binari, ciascuno lungo 650 metri, un fascio transiti ed un fascio direzione e partenze di 48 binari. Ubicato in prossimità della linea Alta Velocità ed Alta Capacità lungo la dorsale tirrenica, è possibile ricevere i treni provenienti da Nord per il Sud e viceversa e dal Tirreno per l'Adriatico e viceversa con una capacità potenziale giornaliera di composizione e scomposizione pari a circa 200 treni al giorno. Nel 2015, il terminal ha movimentato 360 coppie di treni intermodali, per un totale di 6.728 TEU, che hanno collegato Marcianise a destinazioni in tutta Europa. Per quanto riguarda invece le coppie di treni convenzionali, queste sono state 769 e hanno collegato l'interporto a Villach (Austria), Lecco, Cittadella e Brescia. Il traffico gomma-gomma, sempre riferito al 2015, è consistito in 720.000 camion. Le aziende localizzate svolgono prevalentemente attività di corriere, logistica e intermodale. Sono insediate 40 imprese di grandi dimensioni che operano su 50 lotti, impiegando forza lavoro pari a 500 unità.

L'intero sistema logistico campano per il **traffico internazionale** comprende in primo luogo i nodi logistici principali e cioè i porti di Napoli e Salerno, gli interporti di Nola e Maddaloni/Marcianise, e l'aeroporto di Napoli-Capodichino. I suddetti nodi logistici principali sono situati tutti lungo la direttrice principale Nord-Sud costituita dall'A1 Roma-Napoli, dalla A30 Caserta-Salerno e dalla A3 Salerno-Reggio Calabria che rappresenta l'unica via di collegamento rapido con le regioni meridionali della penisola. Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari l'interporto di Nola nel napoletano ha una stazione ferroviaria interna che è collegata direttamente con la rete nazionale; l'interporto Sud Europa (CE) è collegato con il grande centro di smistamento RFI di Maddaloni/Marcianise e dunque con le linee ferroviarie regionali e nazionali ed attraverso il collegamento con Capua è connesso anche con la linea Alta velocità/Capacità Roma-Napoli.

2. Napoli e la Campania fulcro del commercio internazionale del Mezzogiorno

Napoli e il suo porto rappresentano il principale punto di riferimento per il commercio marittimo della regione, delle sue province, e più in generale, di tutto il territorio del Mezzogiorno; **si trovano infatti in una delle principali regioni del Mezzogiorno in termini di commercio internazionale e marittimo**. La **Campania**, infatti, con 29 miliardi di euro di interscambio commerciale, è la **prima regione per commercio estero nel Mezzogiorno**, con una quota pari a 26,5%. Tale valore è cresciuto di circa l'80% negli ultimi 20 anni, mostrando una forte e crescente propensione internazionale della regione.

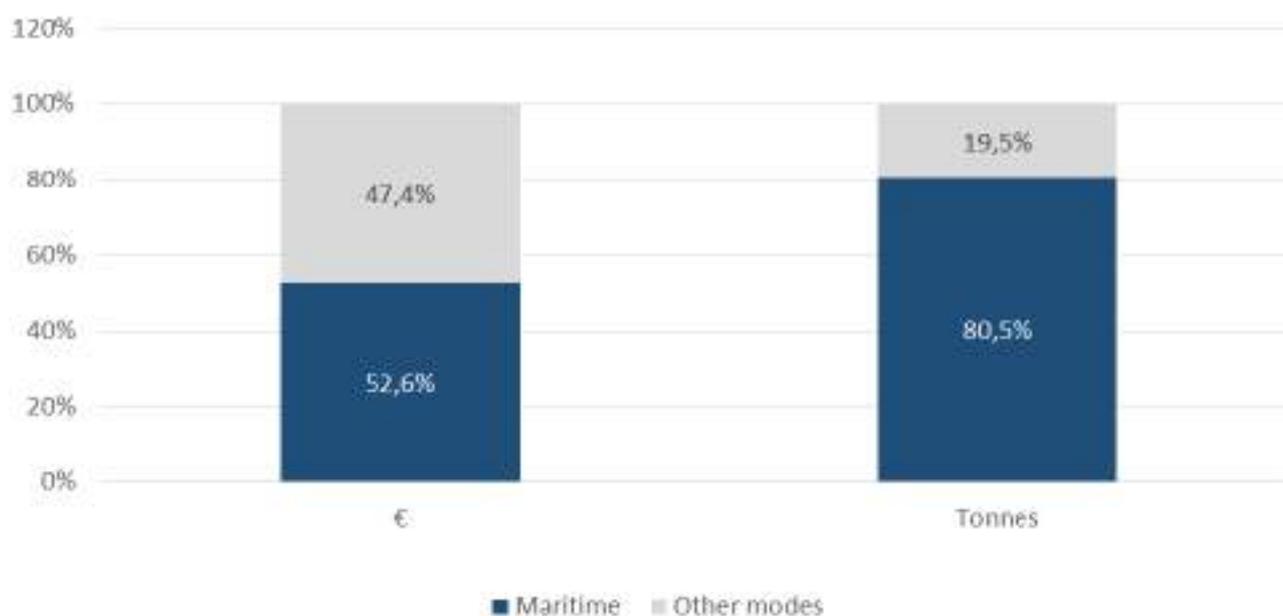
Il commercio estero delle regioni del Mezzogiorno (2021; mld € e peso % rispetto al Mezzogiorno)



Fonte: SRM services su dati Istat

La Campania si presenta come una regione a forte impronta marittima, visto che **il 52,6% (circa 12 miliardi di euro) del commercio in valore e l'80,5% di quello in quantità avviene via mare** (rispetto al dato complessivo delle 4 modalità (mare, ferro, strada, aereo)). Negli ultimi 20 anni il commercio marittimo in valore della Campania è più che raddoppiato (+111%).

Il commercio marittimo della Campania (2021, Peso % sulle 4 modalità di trasporto)

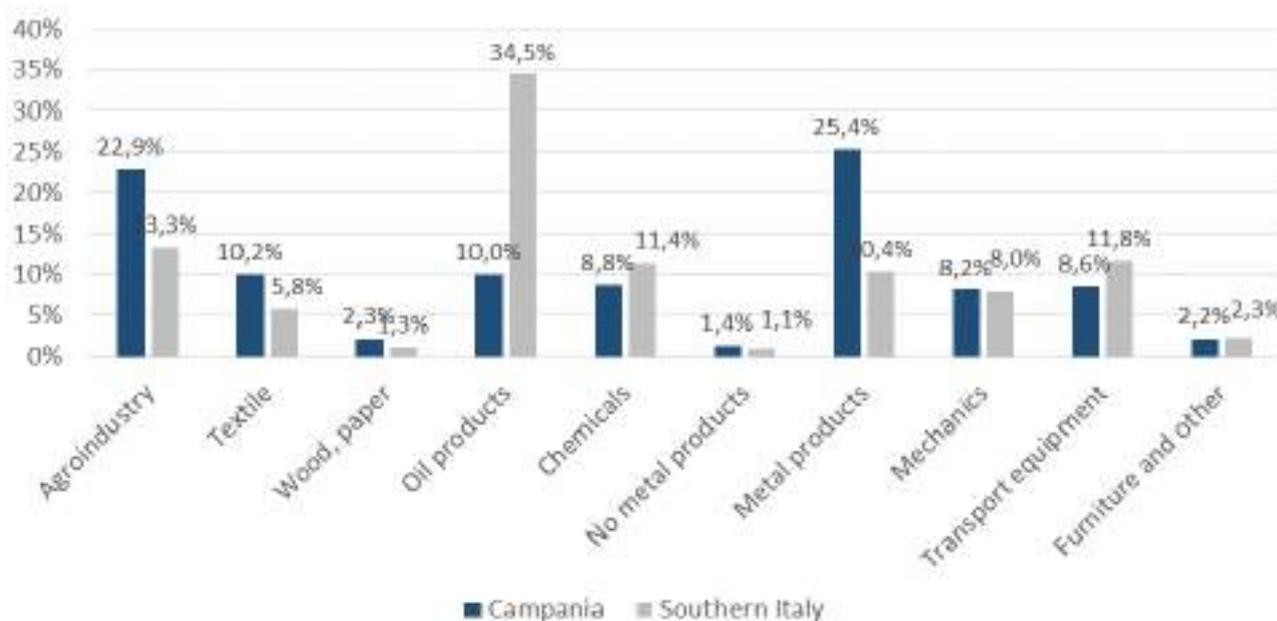


Fonte: SRM services su dati UNCTADStat

Interessante è l'aspetto settoriale. **Forte è la componente manifatturiera che rappresenta il 91,1% (circa 11 miliardi di euro) del commercio marittimo della regione** a fronte del 64% registrato per il Mezzogiorno. La forbice Campania-Mezzogiorno aumenta ulteriormente se si considera il manifatturiero al netto dei prodotti energetici (82% per la Campania; 41,9% per il Mezzogiorno). Particolarmente specializzata è la regione nel commercio via mare dei prodotti in metallo (che rappresentano il 25,4% del commercio marittimo manifatturiero della regione; 10,4% il dato per il Mezzogiorno), dell'agroalimentare (22,9%, contro il 13,3% per il Mezzogiorno) e del tessile (10,2%, contro il 5,8%).

Considerazioni simili per i dati del commercio via mare in quantità: l'agroalimentare incide per circa il 30% del commercio manifatturiero marittimo della Campania (13,4% il dato per il Mezzogiorno), il metallurgico per circa il 15% (6,8% per il Mezzogiorno) e il tessile per il 3,7% (1,4% per il Mezzogiorno). Ciò distingue la Campania da altre regioni, come Sicilia e Sardegna, più focalizzate sull'energy (che arriva ad incidere per il 69% e l'81% del commercio marittimo manifatturiero in valore per le due regioni), o la Puglia, invece maggiormente specializzata nella Meccanica (15,5% la sua incidenza, da confrontare con l'8% del Mezzogiorno). **La Campania, in altre parole, è al centro di un'area caratterizzata da flussi internazionali diversificati da regione a regione.**

Il commercio marittimo della Campania: breakdown settoriale (2021; %)



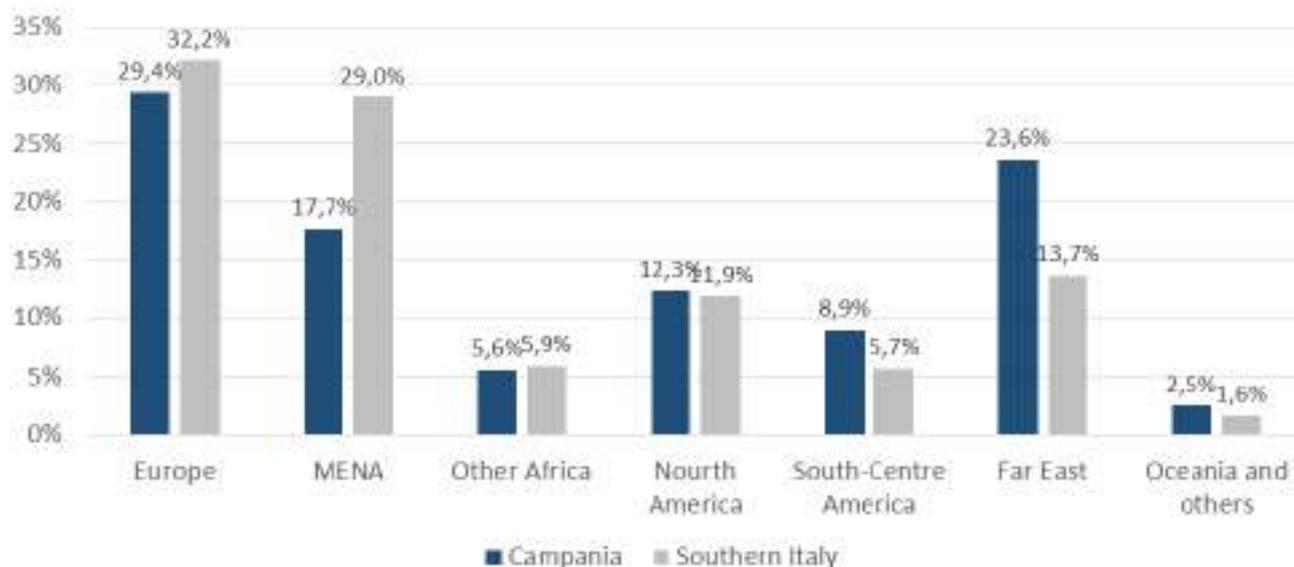
Fonte: SRM services su dati ISTAT

Un discorso simile va fatto in termini geografici. **La regione si caratterizza per una forte incidenza del far East nel proprio commercio marittimo** (23,6%, contro il 13,7% registrato per il Mezzogiorno). Più alto della media è anche il peso assunto dall'America Latina (8,9%, 5,7% il dato per il Mezzogiorno), buona (anche se inferiore alla media) è la presenza dei Paesi MENA (17,7%).

In linea con il resto delle regioni meridionale è il dato dell'Europa (29,4%). Il commercio marittimo della Puglia si concentra maggiormente in Europa, ma vanta altresì una buona presenza del Nord America e del Far East. Decisamente maggiore è l'incidenza dei Paesi MENA in Sicilia (43,1%) e in Sardegna (40,5%).

Di nuovo si può affermare che la Campania si trova al centro di un'area caratterizzata da una buona diversificazione geografica del commercio marittimo, con significative relazioni commerciali in particolare con i paesi dell'area MENA e del Far East.

Il commercio marittimo della Campania: breakdown geografico (2021; %)



Fonte: SRM services su dati ISTAT

Napoli è la provincia con la maggiore apertura internazionale della Campania; infatti, con un valore di 16,7 miliardi di euro di interscambio commerciale rappresenta il 57,5% del commercio estero regionale. Consistente anche la crescita negli ultimi 20 anni (+79,3%).

Interscambio commerciale della provincia di Napoli e delle altre province della Campania

(Dati in miliardi di euro e % sul totale interscambio della Campania)

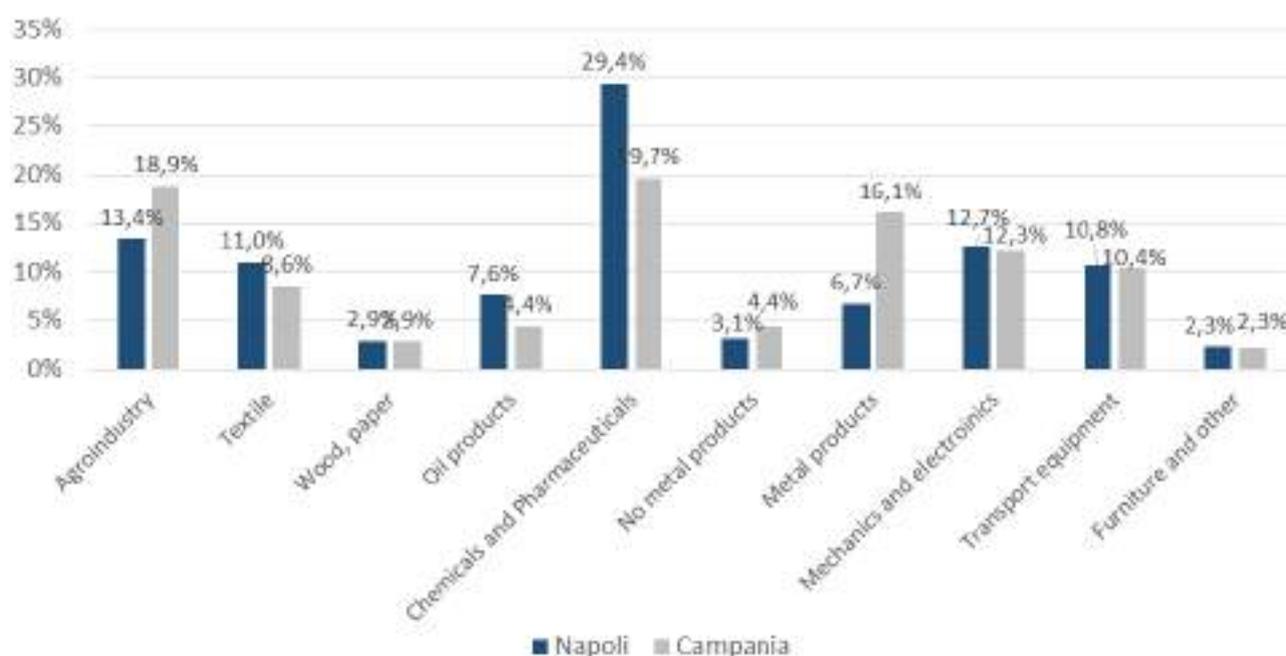


Fonte: SRM services su dati ISTAT

Da un punto di vista settoriale, **Napoli presenta una struttura manifatturiera piuttosto diversificata con una pronunciata specializzazione nel chimico e nel farmaceutico**, che complessivamente rappresentano il 29,4% del commercio estero della provincia (circa 4,5 miliardi di euro). Al secondo posto troviamo il settore agroindustriale che copre circa il 13,4% del commercio estero della provincia (dato più basso di quello che emerge per l'intera regione Campania, 18,9%). Meccanica e elettronica coprono complessivamente il 12,7% dell'interscambio commerciale della provincia (in linea con il dato regionale).

Interscambio commerciale della provincia di Napoli: breakdown settoriale¹⁰

(contributo % dei singoli settori sul totale manifatturiero)



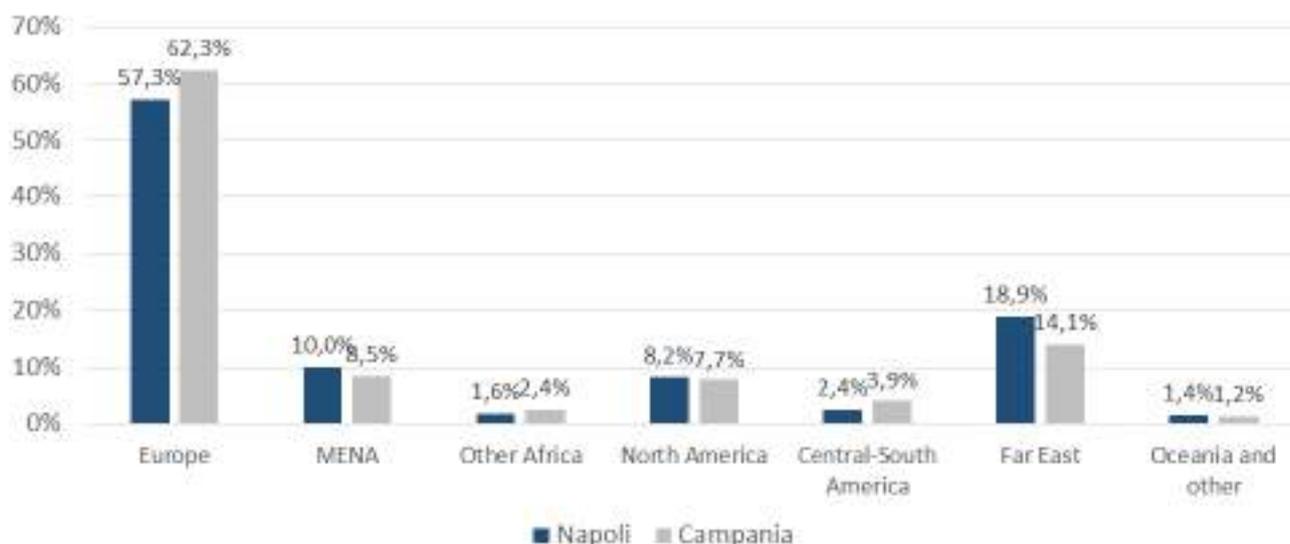
Fonte: SRM services su dati ISTAT

È evidente che ogni provincia della Campania si caratterizza per un interscambio commerciale piuttosto diversificato e peculiare da un punto di vista settoriale: Caserta è specializzata nel metallurgico (20%), Benevento nell'agroindustria (38%), Avellino nel metallurgico (50%) e Salerno nell'agroindustria (38%) e nel metallurgico (20%).

¹⁰ I dati per la Campania differiscono dai dati presentati nel paragrafo precedente dove si faceva riferimento alla sola componente marittima del commercio estero della regione.

Anche da un punto di vista geografico, la provincia di Napoli ha una propria specializzazione. Va innanzitutto osservato che possiede una **discreta componente di commercio a medio-lungo raggio (extra-Europa) che rappresenta ben il 43% dell'interscambio commerciale** (38% è il dato per la Campania). In particolare, Napoli vanta una buona presenza nel Far East (18,9%) e nei Paesi MENA (10%).

Interscambio commerciale della provincia di Napoli: breakdown geografico¹¹



Fonte: SRM services su dati ISTAT

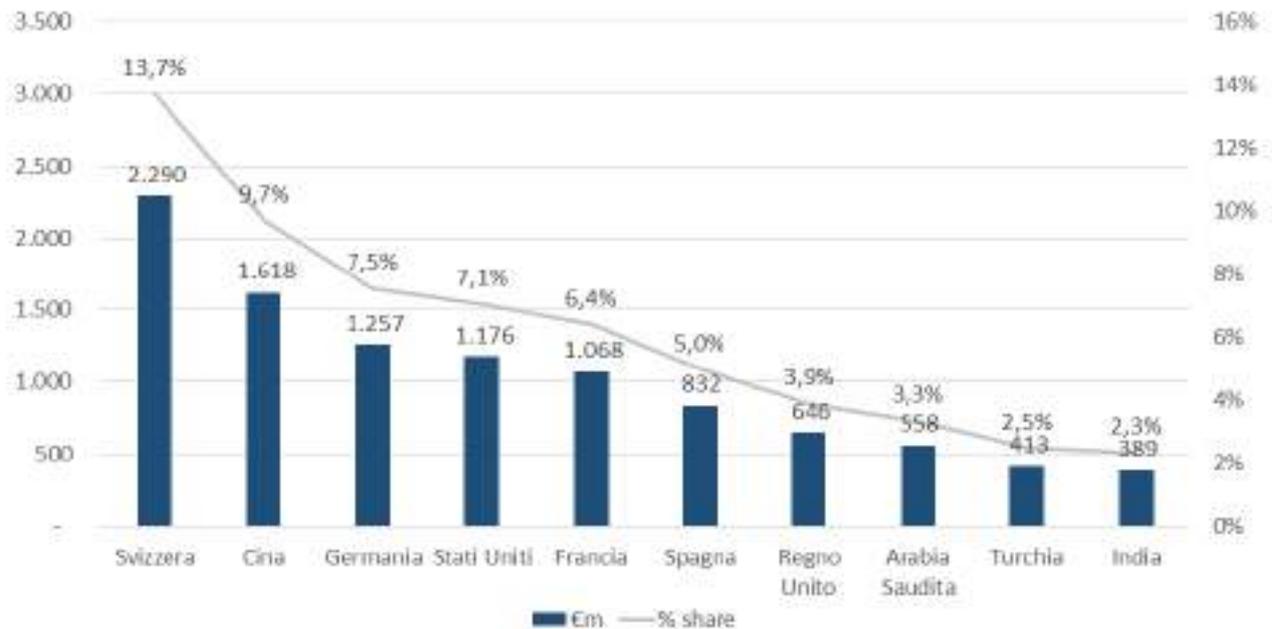
Tra i suoi primi 10 Paesi-partner troviamo la Cina, con oltre 1,5 miliardi di euro di interscambio (triplicato rispetto ai circa 550 milioni di euro del 2001), gli Stati Uniti (1,2 miliardi; - 24% sul 2001), l'Arabia Saudita (550 milioni; dato 15 volte più grande rispetto agli appena 36 milioni del 2001), la Turchia (413 milioni; +85%) e l'India (388 milioni; dato in crescita di 6 volte rispetto al 2001).

Pertanto, **Napoli**, di per sé presenta rapporti internazionali diversificati, ma si trova allo stesso tempo **al centro del Mediterraneo e rappresenta il fulcro per il commercio internazionali di altre regioni** come la Basilicata e il Molise, che grazie alla loro forte specializzazione nel settore dell'automotive, detengono ottimi rapporti con il mercato nordamericano, nonché l'Abruzzo, ben proiettato sia nel Far East che nel Nordamerica e nell'America Latina.

¹¹ Vedi nota precedente.

Top10 Paesi partner della provincia di Napoli

(Interscambio commerciale in milioni di euro e peso % sul totale)



Fonte: SRM services su dati ISTAT

In conclusione, **grazie all'ottima posizione geografica, il porto di Napoli si trova al centro di relazioni commerciali che riguardano tutto il globo e di un Mezzogiorno che può giocare un ruolo da leader nel commercio marittimo del Mediterraneo** (sia interno che esterno all'area) in un ampio range di settori a diverso contenuto tecnologico.

A faint, light gray background map of a city grid, showing streets and building footprints. The map is centered in the upper half of the page.

Capitolo 4

La Zona Economica Speciale come driver di sviluppo



SEMPLIFICAZIONE | Facilitare la semplificazione della navigazione nell'UE, sostenendo soluzioni marittime digitali su scala dell'Unione.

L'attività dell'EMSA relativamente alla semplificazione amministrativa del trasporto marittimo ha l'obiettivo di contribuire alla creazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere, sostenendo una mobilità intelligente e sostenibile, favorendo la libera circolazione di persone, servizi e merci. Allo stesso modo in cui nelle Zone Economiche Speciali l'obiettivo è la creazione di un contesto favorevole fatto di semplificazioni ed agevolazioni per la crescita delle imprese.

1. Le ZES come strumento per rafforzare la sinergia tra industria e logistica

Le nuove regole della competitività del commercio mondiale pongono l'attenzione sulla capacità di un porto di innovare ed offrire servizi a valore aggiunto che possano accrescere l'economia dei territori che gravitano attorno allo scalo.

Questo è l'elemento chiave alla base dello sviluppo delle Free-Zone, ovvero aree in cui sono presenti agevolazioni fiscali, doganali e burocratiche a favore degli insediamenti produttivi *export-oriented* presenti. La creazione di tali zone si è rivelato uno strumento di marketing territoriale vincente in molti paesi che si affacciano sul Mediterraneo e sul Mar Nero, permettendo lo sviluppo industriale e logistico grazie ad un costo del lavoro più basso ed a vantaggi fiscali. Le zone franche, attraverso agevolazioni fiscali e vocazione alla riesportazione, consentono di seguire le dinamiche economiche adottando politiche dei prezzi che permettano di rispondere tempestivamente alle richieste del mercato.

Anche l'Italia ora sta scommettendo molto sulle Zone economiche Speciali nelle regioni del Sud Italia e sulle Zone Logistiche Speciali nelle regioni del Centro-Nord, al fine di attrarre ulteriori investimenti nella produzione e poter competere con le grandi realtà marittimo-logistiche del Mediterraneo.

I porti del Mezzogiorno possono allora rappresentare un driver di sviluppo economico anche grazie alle ZES che hanno la potenzialità di dare un impulso alla localizzazione di nuovi insediamenti industriali, portando ad un ispessimento del sistema produttivo a ridosso del porto e rafforzando la sinergia tra industria e logistica stessa.

È pensabile che con l'istituzione della ZES il porto possa ancor di più rappresentare un punto di riferimento specie per la proiezione internazionale verso le grandi rotte.

Le ZES - concepite dal legislatore italiano nel 2017 con la legge 123 “Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno” - rappresentano per l'Italia un'assoluta innovazione nel gestire lo sviluppo di un territorio, avendo proprio il fondamentale compito di **mettere “a sistema” la logistica e la manifattura di un'area**, favorendo l'ingresso di investitori, nonché il potenziamento delle infrastrutture, delle tecnologie e in generale la crescita dell'attrattività di quel territorio.

Le produzioni di eccellenza che l'Italia esporta nel mondo hanno bisogno di una logistica efficiente ed efficace per muoversi ed entrare nei mercati, in modo che le merci possano essere consegnate con rapidità, in sicurezza e soprattutto oggi più che mai in modo sostenibile.

E se industria e logistica dovrebbero viaggiare in modo coeso, indissolubile e sempre più rivolto ad accrescere la competitività del sistema Paese, **i porti sono l'infrastruttura che più di ogni altra deve saper garantire efficienza a tutta la catena** in quanto uniscono le navi al trasporto terrestre sia esso stradale o ferroviario e anche al trasporto aereo. Il porto è dunque considerato come un “perno” che guida un sistema rivolto a creare la crescita economica di un'area definita; tutta la strategia di sviluppo e la programmazione degli investimenti deve essere delineata in modo da favorire la crescita dello scalo, del suo traffico, dell'import-export via mare, delle rotte di breve, medio, lungo raggio e, contestualmente, delle imprese.

Le **Zone Economiche Speciali** hanno proprio il compito di unire i due anelli rappresentati da manifattura e sistema marittimo ed assicurare al territorio più attrattività per gli investimenti, sia nazionali che internazionali. Esse vanno viste, infatti, non solo come uno strumento per assegnare incentivi a chi venga a insediarsi in un territorio, ma come *pivot* per attivare nel territorio stesso una serie di driver di portata più ampia, come l'innovazione, l'internazionalizzazione, e non ultimo la sostenibilità, elemento molto presente nei dibattiti di questi mesi di pandemia.

Si diceva, l'**internazionalizzazione**: avendo tra i compiti primari quello di attirare investimenti esteri la ZES rende l'area di riferimento più votata alle relazioni internazionali; è provato che nelle grandi Free Zone arabe, cinesi, africane, siano arrivate multinazionali da tutto il mondo che hanno contribuito a far crescere le risorse umane e infrastrutturali del

Paese tra cui appunto i porti e la logistica. In secondo luogo, la **sostenibilità**: la ZES permette di attivare e prevedere investimenti nel territorio connessi alle specifiche vocazioni come ad esempio la manifattura leggera, settori ad alta innovazione, energie rinnovabili e comparti comunque agganciati al concetto della *green economy*. Terzo, l'**intermodalità**: il consolidamento delle infrastrutture e l'ammodernamento del sistema portuale e logistico è insito nel concetto di Zona Economica Speciale poiché essa, come accennato, è proprio uno strumento per far crescere gli scali e adeguarli maggiormente alle esigenze del tessuto industriale di riferimento; ma la ZES stimola anche altre tipologie di infrastrutture come le connessioni stradali, quelle ferroviarie, gli interporti, gli aeroporti, le piattaforme logistiche rendendole più attrattive e più vocate al business. Quarto, lo sviluppo dell'**innovazione**, della **ricerca** e del **capitale umano**: la ZES è strumento di stimolo di tutto il sistema che coinvolge centri di ricerca di eccellenza, università del territorio, che possono essere al servizio dei potenziali grandi investitori ma anche apprendere processi di innovazione, nuovi know how e anche nuove professionalità. Non ultima, la **sicurezza**, in termini di monitoraggio e controllo del territorio che, essendo esso ben definito e limitato, vede il coinvolgimento di più istituzioni (Regione, Autorità di Sistema Portuale, Consorzi di Sviluppo Industriale, Comuni, etc.) che hanno interesse a che l'area abbia tutti i parametri di legalità previsti tutelati anche attraverso la stipula di appositi protocolli. Si attiva, dunque, grazie a questo strumento un processo di crescita rivolto a generare e aumentare la competitività del territorio con alcuni driver ben definiti che vanno ben strutturati per poter dare alla ZES meccanismi di funzionamento oliati ed efficienti.

Il fermento per le ZES è forte in tutto il territorio meridionale; è infatti stato completato, con la nomina dei Commissari straordinari da parte del Governo, l'iter di approvazione delle 8 Zone Economiche Speciali ubicate nelle regioni del Sud. Al momento nella ZES Campania sono stati avviati alcuni interessanti investimenti da parte di imprese manifatturiere e logistiche.

Le ZES sono dunque una strada da percorrere poiché se messe a regime:

- 1) favoriscono i nuovi insediamenti produttivi;
- 2) accrescono internazionalizzazione e innovazione di un territorio;
- 3) creano nuove opportunità per tutto il sistema logistico;
- 4) aumentano la valenza strategica del porto di riferimento;
- 5) favoriscono l'integrazione tra il sistema manifatturiero e le infrastrutture dell'area.

In sintesi, danno più competitività ad un territorio, finendo per innescare un circolo virtuoso senza fine.

Stime di SRM hanno evidenziato una possibile crescita dell'export che può arrivare fino al 4% annuo e una crescita del traffico container portuale che può raggiungere fino all'8,4%.

Tali zone rappresentano il luogo dove potenzialmente maggiormente si concentrano il commercio e gli investimenti esteri e l'analisi del trade delle regioni italiane mette in evidenza il ruolo chiave del trasporto marittimo nella proiezione estera delle regioni meridionali del Paese. L'import-export via mare nel Mezzogiorno, infatti, assorbe oltre il 64% dell'import-export del Sud, mentre in Italia tale percentuale è pari a poco più del 36%.

2. La ZES Campania

La **Zes Campania** è stata costituita nel 2018 su un'area di oltre 5mila ettari coinvolgendo territori di tutte le provincie campane dalla precisa **vocazione industriale-logistica** che caratterizza la regione (principali settori di esportazione: automotive e aerospaziale, food & beverage, farmaceutico).

Sono state inserite nella ZES 22 aree industriali, tutte le aree ASI, i PIP (piani insediamento produttivo) oltre che, i Porti di Napoli, Salerno e Castellammare, 2 aeroporti e 2 interporti.

Per quanto riguarda in particolare le aree ricadenti nel Comune di Napoli, nel Piano di Sviluppo sono individuati 4 territori strategici (su 29 totali) che totalizzano 413,17 ettari (l'8% del totale ZES), tra di questi l'area del Porto di Napoli.

Le Aree strategiche della ZES Campana ricadenti nel comune di Napoli

AREA	ETTARI
Porto di Napoli	158
Aeroporto di Napoli Capodichino	53,68
Bagnoli – Coroglio	32,57
Napoli Est	168,82

Fonte: SRM Services su ZES Campania

Le aziende che operano all'interno della Zona Economica Speciale ottengono vantaggi in termini di processi doganali semplificati, agevolazioni fiscali, vantaggi finanziari e

procedure amministrative semplificate. L'obiettivo è favorire la crescita delle imprese già operanti nell'area ZES, attirandone di nuove.

Le ZES italiane (e quindi anche la Campania), sono fondate su un modello con 6 profili di incentivo.

Da un credito di imposta statale fino a 100 milioni di euro per l'acquisizione di beni strumentali da parte delle imprese, alla riduzione dell'imposta sul reddito del 50% per chi inizia una nuova attività di impresa (nuovo incentivo introdotto dalla legge di bilancio 2021), ad incentivi specifici stabiliti dalle Regioni di competenza, a semplificazioni burocratiche che per lo più consistono nella riduzione dei tempi e di adempimenti per ottenere permessi e licenze, fino alla possibilità di fruire, ove istituite, di Zone Franche Doganali Intercluse con la possibilità di operare in regime di sospensione di IVA e dazi doganali per le merci importate da aree non UE, ed infine la possibilità di fruire di agevolazioni creditizie da stabilire attraverso accordi con le banche.

La Regione Campania supporta la ZES con degli strumenti specifici di sostegno orientati allo sviluppo economico regionale. Nel proprio Piano di Sviluppo Strategico prevede di attivare strumenti finanziari per le imprese (piccole, medie e grandi) che investono nel territorio e «vie privilegiate» in termini burocratici per chi investe nelle ZES.

In primis specifici accordi di pianificazione rivolti ad aziende o cluster aziendali situati all'interno della Zona Economica Speciale hanno l'obiettivo di coordinare le attività tra le amministrazioni locali, regionali e nazionali a sostegno dello sviluppo industriale all'interno della regione.

Ed ancora la Regione prevede il rimborso delle tasse regionali fino al 100% per tutte le aziende che realizzano un nuovo stabilimento produttivo all'interno della ZES. Ma anche con agevolazioni fiscali per le start up innovative (l'agevolazione IRAP può arrivare fino al 100%).

Sono previsti interventi per l'efficienza energetica, misure per la ricerca e per l'innovazione, incentivi per l'innovazione dei processi produttivi, strumenti per il rafforzamento delle piattaforme tecnologiche della Campania e strumenti finanziari nella programmazione dei fondi strutturali.

Quanto in particolare alle semplificazioni burocratiche e amministrative, il decreto 12 del 2019 ha previsto la riduzione generale di un terzo dei termini procedimentali previsti per

varie procedure, tra cui la valutazione di impatto ambientale (VIA), la valutazione ambientale strategica (VAS), il permesso di costruire e le concessioni demaniali portuali.

Le nuove semplificazioni statali introdotte dalla Legge 108 del 29/7/'21 (Governance PNRR) rafforzano l'attività e i poteri del Commissario della ZES. Sarà lui ad avere la titolarità del procedimento di autorizzazione unica, sarà l'interlocutore principale per gli attori economici interessati a investire sul territorio di riferimento, avrà altresì la funzione di stazione appaltante (poteri straordinari in deroga a disposizioni di legge per l'impiego di fondi PNRR) e ciò garantirà la cantierabilità degli interventi in tempi rapidi.

Alle semplificazioni previste a livello nazionale si affiancano quelle contemplate dalla Regione Campania nel Piano di Sviluppo Strategico della ZES a favore delle imprese che effettueranno investimenti nel territorio, tra di esse: l'individuazione espressa dei termini, fino a 90 giorni, per la conclusione dei procedimenti amministrativi di propria competenza, il divieto per la pubblica amministrazione di richiedere documenti di cui la stessa o altra P.A. sia già in possesso, l'istituzione di un apposito sportello regionale (Sportello Unico Regionale per le attività produttive SURAP), al fine di semplificare e rendere concretamente possibile l'apertura di una nuova impresa in tempi brevi e certi.

Lo sviluppo della portualità di Napoli viene sicuramente sostenuto dall'attuazione delle Zone Economiche Speciali, insieme all'implementazione di una vera intermodalità, che renda il porto, il retroporto e l'interporto un'unica ed efficiente area produttiva, perché porti e interporti giochino insieme il ruolo di attrattori degli investimenti stranieri e siano volano dell'export.

Il PNRR destina risorse volte ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle **aree ZES** con la rete nazionale dei trasporti; per la Zona Economica Speciale della Campania lo stanziamento previsto è pari a 136 mln € per interventi relativi a progetti riguardanti l'ultimo miglio e la logistica.

Area industriale di Valle Ufita: terminal scalo merci con area di smistamento (26 mln €)

Porto di Salerno: nuova stazione metropolitana (12 mln €)

Porto di Salerno: sistemazione della viabilità (20 mln €)

Marcianise-Maddaloni: infrastrutture per la mobilità delle merci, piazzali e strade di accesso (30 mln €)

Fisciano-San Severino: riqualificazione viabilità (5 mln €)

Battipaglia: potenziamento area della logistica e riqualificazione viabilità (13 mln €)

Nola: reindustrializzazione e recupero ambientale (30 mln €)

A faint, light-colored line drawing of a city street grid, showing a dense network of streets and some larger blocks, serving as a background for the top half of the page.

Capitolo 5

L'ecosistema innovativo campano



SEMPLIFICAZIONE | Facilitare la semplificazione della navigazione nell'UE, sostenendo soluzioni marittime digitali su scala dell'Unione.

Sostenere la semplificazione, armonizzazione e razionalizzazione delle formalità di dichiarazione e segnalazione è una delle priorità dell'EMSA. Garantire un sistema di dichiarazione armonizzato, riutilizzare le informazioni che sono state già notificate e trasferire tali informazioni al prossimo porto di scalo contribuisce a far sì che un viaggio sia più rapido e più fluido. **Ecco che lo sviluppo di applicazioni open data a beneficio del settore marittimo come pure l'utilizzo di servizi basati sul cloud faciliterebbe l'espletamento delle attività marittime.** Anche la **sicurezza informatica** è un elemento importante per il funzionamento in sicurezza di una nave; **sviluppare soluzioni solide per proteggere le proprie applicazioni marittime e i servizi d'informazione diventa prioritario. L'EMSA si pone dunque come riferimento per l'offerta di una nuova generazione di servizi**, che potrebbero tra gli altri includere servizi imprese-amministrazioni, certificati elettronici, apprendimento automatico e intelligenza artificiale. **L'ecosistema innovativo del nostro territorio si presenta come un eccellente sostegno alle attività dell'Agenzia.**

1. Introduzione

La presenza di un ambiente innovativo che promuova la ricerca ed un tessuto imprenditoriale in grado di valorizzarne i risultati e le competenze dei singoli è una condizione ormai considerata necessaria nelle economie avanzate per la competitività e la sostenibilità di un territorio. Motivo, questo, per cui negli ultimi anni sono state lanciate diverse sfide per promuovere le riforme tese a sostenere la transizione tecnologica.

Ma, se da un lato si tratta di configurare nuove traiettorie da seguire sulla base delle più recenti indicazioni nazionali e comunitarie, dall'altro occorre approfondire la conoscenza del territorio per scoprire come il tessuto produttivo reagisce alle trasformazioni in atto, quali opportunità sono state colte e quali potenzialità restano ancora da valorizzare.

Ecco, quindi, che obiettivo del presente capitolo è quello di accendere un faro sulla dimensione innovativa del sistema produttivo campano (e meridionale), mettendo in

evidenzia le caratteristiche, i punti di forza ed i percorsi di crescita del territorio attraverso lo studio di variabili utili ad analizzare l'ecosistema innovativo e tecnologico della regione.

Volendo analizzare le performance innovative generali della Campania è possibile prendere in considerazione il *Regional Innovation Scoreboard* (RIS) che rappresenta un'estensione a livello regionale dell'*European Innovation Scoreboard* (EIS). Si tratta di un indicatore composito che sintetizza le performance di 21 indicatori (dei 32 utilizzati per l'EIS) relativi a quattro macro-aree quali il quadro generale, gli investimenti, le attività innovative e gli impatti¹².

Regional Innovation Scoreboard, Italia

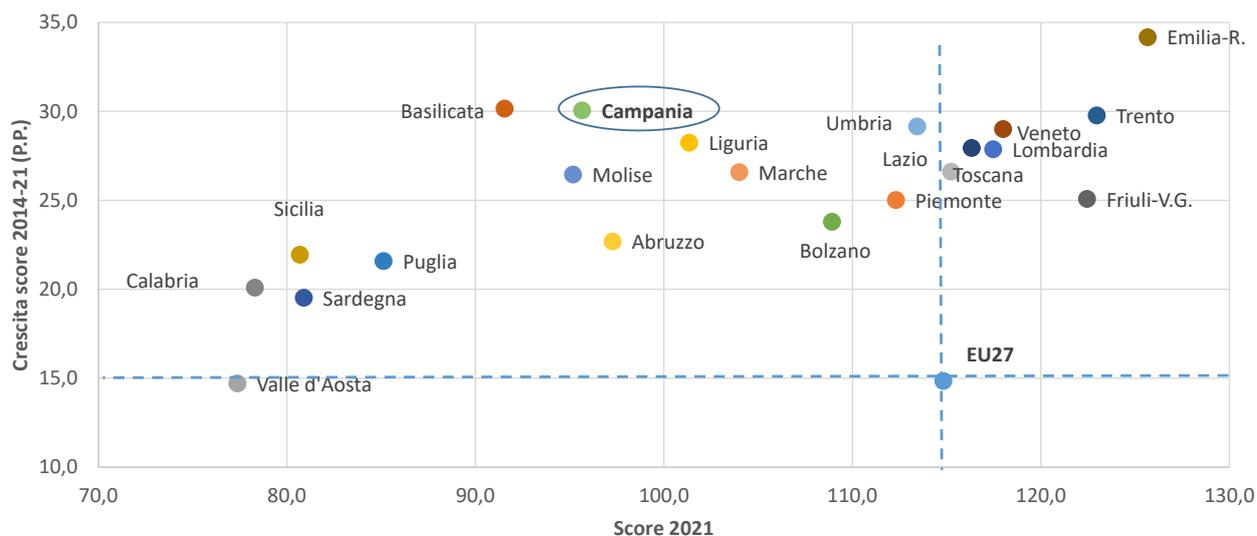
	Performance subgroup	2021* score
EU28		114,8
Emilia-Romagna	Strong innovator	125,7
Provincia Autonoma Trento	Strong innovator -	123,0
Friuli-Venezia Giulia	Strong innovator -	122,5
Veneto	Strong innovator -	118,0
Lombardia	Strong innovator -	117,5
Toscana	Strong innovator -	116,3
Lazio	Strong innovator -	115,2
Umbria	Moderate innovator +	113,4
Piemonte	Moderate innovator +	112,3
Provincia Autonoma Bolzano	Moderate innovator +	108,9
Marche	Moderate innovator +	104,0
Liguria	Moderate innovator	101,4
Abruzzo	Moderate innovator	97,3
Campania	Moderate innovator	95,7
Molise	Moderate innovator	95,2
Basilicata	Moderate innovator -	91,6
Puglia	Moderate innovator -	85,1
Sardegna	Moderate innovator -	80,9
Sicilia	Moderate innovator -	80,7
Calabria	Emerging innovator +	78,3
Valle d'Aosta	Emerging innovator +	77,4

*Gli indicatori considerati sono normalizzati al dato Eu "2014".

Fonte: elaborazioni SRM Services su dati European Commission, 2021

¹² Condizioni quadro (o generali): misura i principali motori del rendimento innovativo esterni alle aziende; investimenti: misura gli investimenti pubblici e privati in attività di ricerca e innovazione; attività di innovazione: misura le attività innovative svolte a livello azienda; effetti: misura gli effetti delle attività di innovazione delle aziende.

Regional Innovation Scoreboard, Regioni Italia



*Gli indicatori considerati sono normalizzati al dato Eu "2014". **La variazione è calcolata nel periodo 2014/2021 e gli indicatori considerati sono normalizzati al dato Eu "2014".

Fonte: elaborazioni SRM Services su dati European Commission, 2021

Per meglio comprendere le peculiarità, le dinamiche e le traiettorie dell'innovazione in Campania e nel Mezzogiorno, nel capitolo vengono approfondite diverse variabili come gli investimenti in R&S, le imprese con attività innovativa, la loro relazione con le ICT, l'offerta di formazione e ricerca pubblica. Si analizzano inoltre le politiche locali, nazionali ed europee a sostegno dell'innovazione.

2. Gli investimenti in R&S

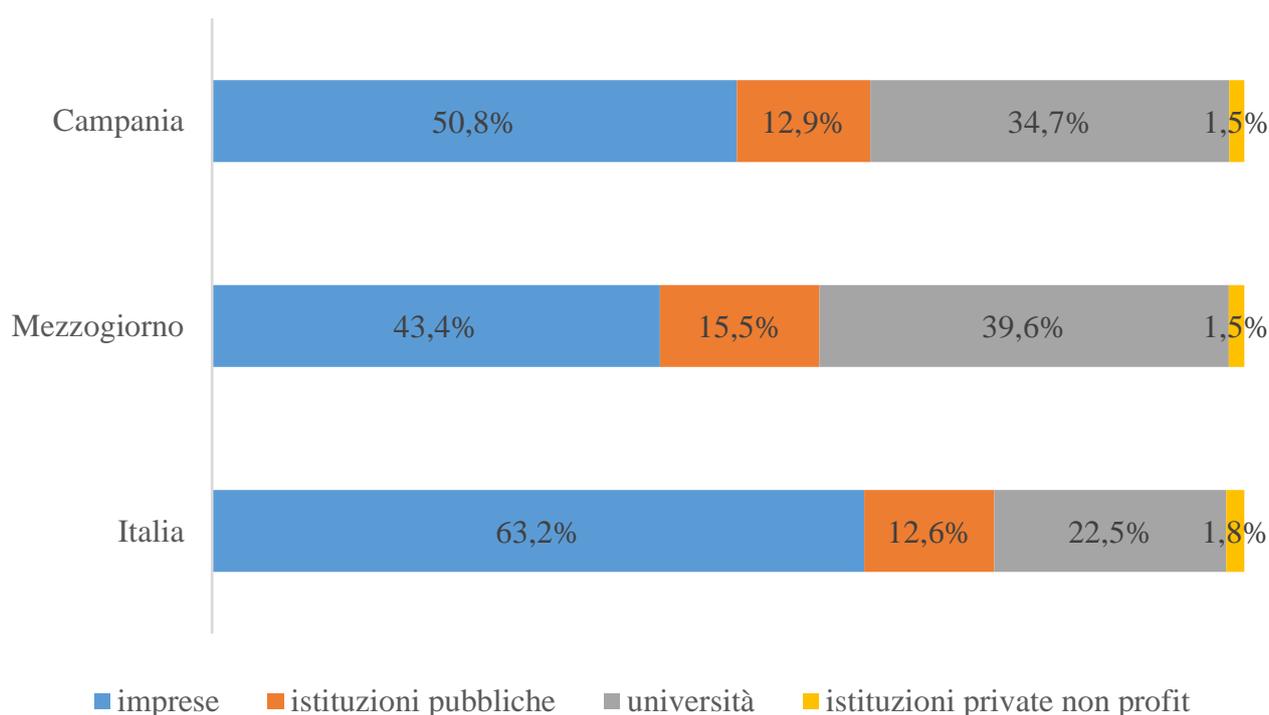
Le statistiche sugli investimenti in "R&S" possono esprimere la condizione dello stato del progresso scientifico dell'industria e in generale di un paese e quindi l'orientamento al futuro nella scienza o tecnologia.

Il Mezzogiorno presenta una spesa per R&S intra-muros di 3,4 miliardi di euro. La Campania, con 1,4 miliardi di euro, è settima in Italia e prima nel Mezzogiorno rappresentando rispettivamente il 38% del dato meridionale ed il 5,5% di quello nazionale. Inoltre, con un peso dell'1,3% sul Pil, la regione mostra un'intensità della ricerca e sviluppo migliore del dato meridionale (1%).

Il principale settore istituzionale che contribuisce alla spesa in R&S intra-muros è quello privato (imprese e istituzioni private non profit) con una percentuale del 52,3%, superiore alla media meridionale (45%). Nella regione si concentra il 44% della spesa in R&S delle imprese del Sud.

L'investimento delle imprese nel reparto R&S serve a preservare un percorso di miglioramento continuo, che va dalla ricerca di soluzioni per eliminare gli sprechi alla messa a punto di prodotti in grado di massimizzare gli investimenti mettendo a frutto al meglio le risorse produttive. Diventa, quindi, importante che le imprese destinino risorse al comparto. È noto che le imprese puntano prevalentemente alle fasi di ricerca applicata e sviluppo sperimentale e soltanto per una piccola quota alla ricerca di base. Al contrario, per gli altri settori più limitato è l'impegno per lo sviluppo sperimentale, mentre la ricerca di base si conferma la voce principale della spesa delle Università.

Contributo alla spesa in R&S per settori istituzionali. Confronto tra aree geografiche. Anno 2019



Fonte: elaborazioni SRM Services su dati Istat

Analizzando il valore della spesa per R&S rispetto all'anno precedente si rileva una crescita per la Campania del 2,2%. In particolare, la crescita attribuibile alle imprese è del +12,5%, una variazione maggiore sia del dato meridionale (+11,1%) che nazionale (+4,1%). Rilevante è anche l'incremento del contributo delle istituzioni pubbliche che nella regione arriva a quasi il 10%, il doppio del dato nazionale. Si riduce, invece, il contributo di università (-11,5%) e istituzioni non profit (-4,3%).

Ampliando il confronto temporale al periodo 2014-2019 la spesa in R&S delle imprese presenta una crescita media annua di quasi il 6%, in linea con il dato nazionale (+6,3%), quella delle istituzioni pubbliche dell'1,4% (in Italia 2%). Fa da contraltare nella regione - ma

anche in Italia - un progressivo disinvestimento degli altri settori istituzionali pubblici (in Campania -1,8% per le Università e -8,8% per le istituzioni private non profit).

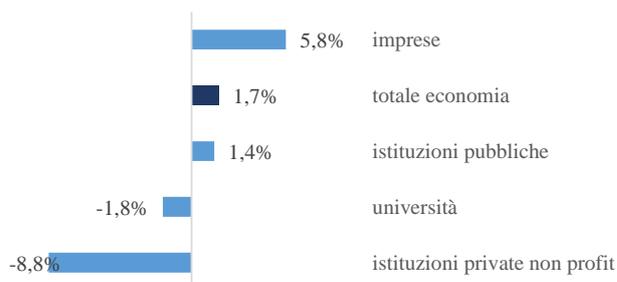
Variazione della spesa in R&S per settori istituzionali in Italia e nel Mezzogiorno.

Confronto temporale

Periodo 2014-2019

	Campania	Mezzogiorno	Italia
imprese	12,5%	11,1%	4,1%
istituzioni pubbliche	9,6%	6,4%	5,1%
università	-11,5%	-4,6%	2,5%
istituzioni private non profit	-4,3%	30,2%	17,2%
totale economia	2,2%	3,9%	4,1%

Periodo 2014-2019 Campania



Fonte: elaborazioni SRM Services su dati Istat

Concludendo, l'impegno delle imprese nella R&S in Campania si presenta tutt'altro che marginale e ciò diventa importante in quanto consente da un lato di acquisire nuove conoscenze sui fondamenti dei fenomeni e dei fatti osservabili (ricerca di base e ricerca applicata) o sullo sviluppo sperimentale per realizzare nuovi processi di produzione, e dall'altro di far fronte al continuo ridimensionamento dei settori istituzionali pubblici e università che rischia di lasciare scoperte molte regioni (soprattutto del Sud) che in passato hanno potuto contare soltanto sull'intervento pubblico e accademico.

3. L'offerta formativa e di ricerca pubblica

La Campania si distingue nel più ampio contesto meridionale per alcuni elementi che, alla luce della teoria dei sistemi regionali di innovazione, assumono particolare rilievo.

Per iniziare, la Campania oltre ad essere tra le regioni più popolose (3° in Italia) è anche quella più giovane d'Italia, con un'età media di 42,5 anni (Istat 2021 sugli anni 2018-2019) - informazione di rilievo per la domanda di istruzione universitaria e per il ricambio generazionale nel mercato del lavoro. Più della metà della popolazione campana è concentrata nella provincia di Napoli, dove si trovano i primi 6 comuni d'Italia per densità abitativa, con un picco di 12.195 abitanti per kmq. Non a caso, delle 7 università (non telematiche) campane, 5 hanno sede nella città di Napoli. Dalla concentrazione geografica dell'offerta di istruzione universitaria discendono diverse implicazioni. Da un lato, tale

andamento spaziale consente la formazione, almeno in linea di principio, di un cluster che coinvolge attori pubblici e privati. Un secondo aspetto d'interesse riguarda la posizione geografica della Campania. Roma dista da Napoli poco più di 1 ora con la linea ferroviaria ad alta velocità. Il reclutamento del personale accademico nelle università napoletane risente di tale vicinanza: più che nelle altre regioni meridionali, gli atenei napoletani riescono ad incorporare le conoscenze sviluppate nel mondo accademico della capitale e dunque in prossimità con i luoghi del governo. In terzo luogo, alcuni problemi tecnologici e socio-economici esacerbati dalla forte urbanizzazione orientano le ricerche accademiche degli atenei e degli enti di ricerca campani.

Passando all'analisi dei docenti e ricercatori degli atenei, in Campania, su 7 atenei 5 (fanno eccezione l'Orientale e il Suor Orsola Benincasa) hanno in organico 3.508 tra docenti e ricercatori delle aree disciplinari d'interesse (aree da 1 a 9¹³). Sono presenti quasi 900 unità di personale di area medica; oltre 600 di ingegneria industriale e dell'informazione; quasi 500 di area ingegneria civile e architettura e circa altrettanti di area biologica; quasi 300 di scienze matematiche e informatiche; oltre 200 per ciascuna delle aree fisica, chimica, agraria; poco più di 100 unità di scienze della terra.

Un dato sulla qualità scientifica dei dipartimenti universitari campani riguarda il programma MUR sui Dipartimenti di Eccellenza. Tra i 350 dipartimenti universitari selezionati dal MUR quali eleggibili per il bando Dipartimenti di Eccellenza 2023-2027, ne compaiono 20 afferenti ad università campane nelle aree CUN 1-9.

Infine, come anticipato, le caratteristiche demografiche e geografiche della Campania la rendono luogo propizio per la formazione di ecosistemi o cluster innovativi, in cui imprese, atenei, centri di ricerca pubblici e privati, attori del terzo settore e istituzioni contribuiscono, collaborando, all'avanzamento della frontiera tecnologica. Tra le attività di trasferimento tecnologico realizzate in tempi recenti dagli atenei campani si evidenziano i **Brevetti**. Considerando le statistiche sui brevetti per ateneo della Campania, depositati o concessi, guida l'ideale graduatoria regionale l'Università della Campania Vanvitelli, con 7 brevetti, seguita da Unina (4), Unisa (3), Uniparthenope (2). In totale, i brevetti sono 16. Il vantaggio di Unicampania è sorprendente anche in considerazione della contenuta dimensione del corpo docenti e ricercatori nelle aree CUN di interesse.

¹³ 1-Scienze matematiche e informatiche, 2-Scienze fisiche, 3-Scienze chimiche, 4-Scienze della terra, 5-Scienze biologiche, 6-Scienze mediche, 7-Scienze agrarie e veterinarie, 8-Ingegneria civile e architettura, 9-Ingegneria industriale e dell'innovazione.

Degni di nota sono anche gli Spinoff accademici e universitari. Tra gli spinoff censiti, 109 sono associati ad atenei campani. Il vertice della graduatoria regionale spetta ad Unisa con 38 spinoff. Unina segue con 33, Unisannio con 18, Unicampania con 16, Uniparthenope con 3. Vi è infine uno spinoff congiunto Unina-Unisannio. I settori col maggior numero di spinoff sono life sciences (25), Energia e ambiente (24) e Servizi per l'innovazione (23).

Infine, vanno segnalate le Istituzioni di collegamento tra ricerca pubblica e imprese. Il quadro delle istituzioni di collegamento tra ricerca pubblica e imprese in Campania risulta ricco e variegato. Da segnalare poi il finanziamento da parte del MUR e nell'ambito del PNRR degli ecosistemi dell'innovazione: sono stati finanziati 27 progetti.

4. L'innovazione e la digitalizzazione nelle imprese campane

Il quadro di riferimento disegnato dagli ultimi dati Istat (triennio 2016-2018) ci mostra una Campania in cui ben 5.025 imprese (al di sopra dei 10 dipendenti – ad esclusione quindi delle imprese piccolissime – tra l'altro le più numerose) su 10.658 (47,1%, 48% al Sud) possono essere definite come “impresa innovative”, ovvero imprese che svolgono attività finalizzate all'introduzione di nuovi prodotti, processi, modalità organizzative o di marketing.

In particolare, quasi l'87% delle imprese innovative campane svolge un'attività che rientra nell'innovazione di processo e di prodotto (4.357 imprese innovative).

In termini di spesa per innovazione tali imprese hanno investito 1,3 miliardi di euro con un valore per addetto di circa 7.000 euro, maggiore al dato medio meridionale (6.400 euro).

Il tessuto imprenditoriale si presenta, quindi, attento al tema dell'innovazione, una sensibilizzazione che migliora nel tempo. Infatti, rispetto al 2014, il numero delle imprese innovative campane cresce di oltre il 71%, una variazione rilevante, superiore a quella media nazionale (34,3%) e meridionale (52%), risultando prima in Italia, anche per la maggiore vivacità del tessuto imprenditoriale presente. La rilevante crescita delle imprese innovative campane si è trasformata in un incremento della diffusione di tali tipologie di impresa sul totale, da 32,5% nel 2014 a 47,1% nel 2018. Se prosegue questo trend, ci sono tutti i presupposti per far sì che le imprese con attività innovative in Campania superino quelle che non l'hanno realizzata.

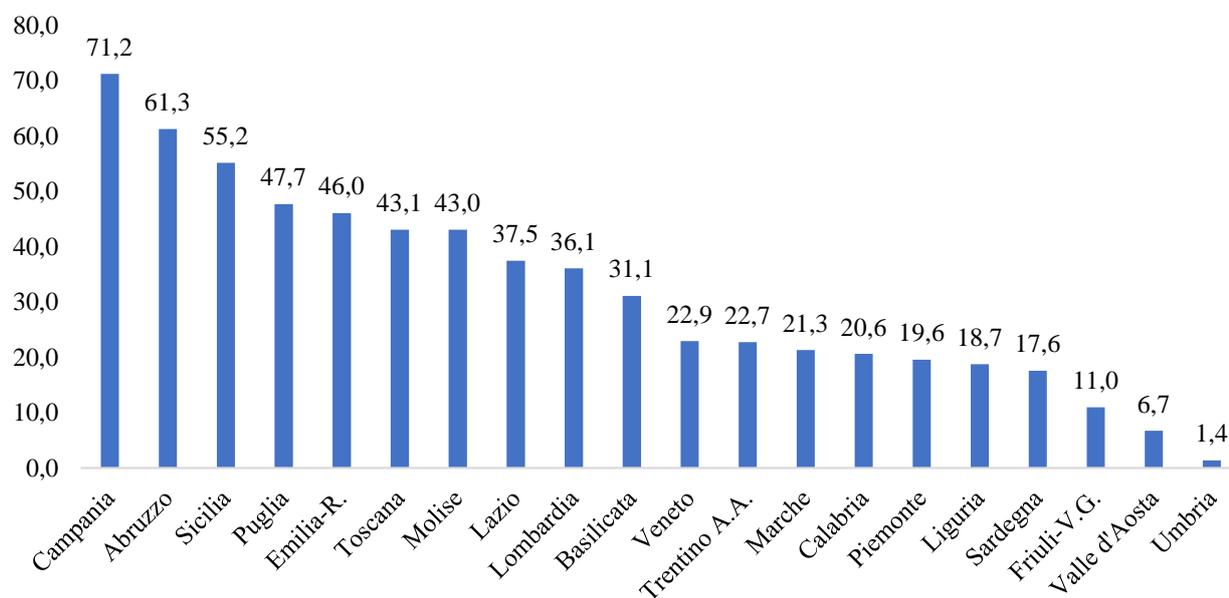
Imprese innovative (10 e più dipendenti)*. Top ten

Rank	Regione	imprese con attività innovative	% spese innovative su totale imprese	spesa per innovazione per addetto (in migliaia di euro)
1°	Lombardia	23.572	60,5%	7,9
2°	Veneto	12.442	62,4%	8,1
3°	Emilia-Romagna	10.093	61,4%	10,6
4°	Toscana	7.298	56,9%	7,4
5°	Piemonte	6.724	54,8%	9,0
6°	Lazio	5.981	51,1%	10,7
7°	Campania	5.025	47,1%	7,0
8°	Puglia	3.501	49,1%	5,6
9°	Sicilia	2.877	47,6%	7,3
10°	Marche	2.548	45,1%	6,4

*totale industria e servizi.

Fonte: elaborazione SRM Services su dati Istat (Imprese: anno 2018)

La crescita delle Imprese innovative (10 e più dipendenti)* nel periodo 2014-2016-2018



*totale industria e servizi.

Fonte: elaborazione SRM Services su dati Istat (Imprese: anno 2018)

In riferimento alle modalità seguite per sviluppare le suddette innovazioni, pur se prevale quella di realizzare innovazione al proprio interno, negli ultimi anni si rileva un maggiore ricorso a strumenti e competenze generate da altri soggetti come università, centri di ricerca, startup, PMI e innovatori; ciò vale soprattutto per la Campania dove le imprese con accordi di cooperazione per l'innovazione rispetto al totale delle imprese con attività innovative sono il 22,5% contro il 16,5% nel Mezzogiorno ed il 21,6% in Italia.

In questo scenario di riferimento, occorre poi analizzare le direzioni delle imprese campane verso l'innovazione digitale. La dotazione di un'infrastruttura scientifica e tecnologica adeguata e l'investimento nelle competenze digitali del capitale umano sono condizioni indispensabili affinché la trasformazione digitale dell'impresa sia foriera di occasioni di sviluppo.

Per valutare il comportamento delle imprese si considera l'Indicatore DESI regionale¹⁴ 2021, un indice che misura il livello di digitalizzazione dei territori all'interno del Paese prendendo in considerazione le seguenti dimensioni: capitale umano, connettività, digitalizzazione delle imprese e servizi pubblici digitali (i dati fanno riferimento all'anno 2020).

In Campania, a differenza del trend nazionale, cresce il livello di digitalizzazione, presentando un indice di 44,3 mentre nell'anno precedente era di 34,9 e si accorciano, di molto, le distanze dalla media nazionale (media Italia¹⁵ 50, era 53,8).

Negli ultimi anni si riscontrano alcuni segnali di reazione alle difficoltà causate dall'emergenza sanitaria. In Campania si osserva una crescita nel periodo 2019-2021 della quota di imprese con connessione in banda larga fissa o mobile (+4,2%). Particolarmente rilevante è anche l'incremento sia della quota di imprese che hanno un sito Web/home page (+11,7%) e sia della quota di imprese con vendita on-line via web e/o sistemi di tipo EDI (+14,2%). In conseguenza anche della pandemia, cresce inoltre la quota di imprese che forniscono agli addetti dispositivi portatili e connessioni mobili a Internet per scopi lavorativi (+1,2%).

¹⁴ DESI regionale 2021 – elaborato dall'Osservatorio Agenda Digitale del Politecnico di Milano

¹⁵ Si precisa che il valore medio dell'Italia, calcolato in figura come media ponderata dei punteggi delle regioni, è differente da quello fornito dalla Commissione Europea per il DESI continentale, in quanto alcuni degli indicatori usati per replicare il DESI a livello regionale, a causa di indisponibilità di dati comparabili, non sono esattamente gli stessi utilizzati a livello europeo.

ICT nelle imprese* campane con almeno 10 addetti. Alcune variabili

	2021	variazione 2019-2021
imprese con connessione in banda larga fissa o mobile (incidenza %)	99,2	4,2%
imprese che hanno un sito Web/home page o almeno una pagina su Internet (incidenza %)	64,5	11,7%
imprese che forniscono agli addetti dispositivi portatili e connessioni mobili a Internet per scopi lavorativi (incidenza %)	50,9	1,2%
vendita on-line via web e/o sistemi di tipo EDI (incidenza %)	17,7	14,2%

* Totale attività economiche (c-n, inclusa la 951, escluso k).

Fonte: elaborazione SRM Services su dati Istat

Oltre alla dotazione di un'infrastruttura scientifica e tecnologica adeguata, il tema delle competenze, specie digitali, assume in questo scenario, sia in Campania che in Italia, una portata strategica, influenzando rapidamente i cambiamenti del mondo del lavoro, le modalità di svolgimento delle nuove professioni, fondate su nuove conoscenze e destinate a sostituire quelle legate ai precedenti modelli produttivi.

Il percorso di trasformazione e innovazione dell'economia ed in particolare della manifattura deve completarsi attraverso un contestuale processo di modernizzazione e qualificazione del capitale umano mediante la c.d. formazione 4.0, che consenta agli uomini di programmare e gestire le macchine 4.0 e i processi digitalizzati ed il PNRR dà questa opportunità.

Per avvicinare maggiormente le PMI verso i modelli di Industria 4.0 è dunque necessaria una forte azione di *awareness*, come prevista dal Piano, che diffonda tra le PMI la "cultura 4.0" e la conoscenza delle tecnologie digitali.

5. I fattori abilitanti il trasferimento tecnologico nel tessuto produttivo

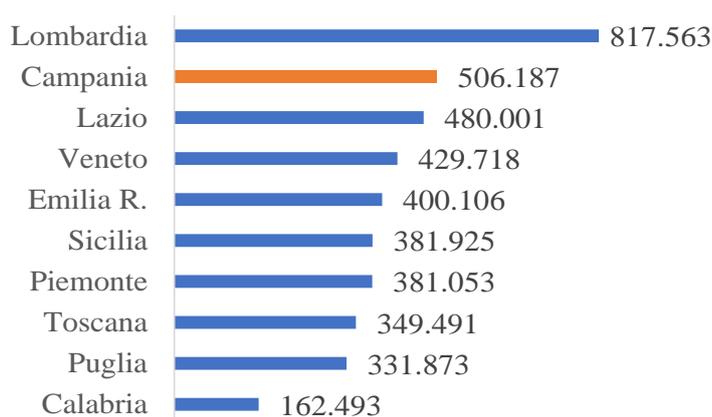
Al di là degli aspetti evidenziati, in Campania - e nel Mezzogiorno - si evidenziano alcuni elementi che possono contribuire al trasferimento tecnologico del tessuto produttivo agevolandone il completamento.

Si sottolinea ad esempio la presenza di medio-grandi realtà produttive, non numerose ma che hanno ben chiaro quali sono le esigenze innovative di cui necessitano e possono favorire la trasmissione di tecnologie lungo tutta la catena del valore. In particolare, **sono**

presenti 146 unità locali da 250 addetti che operano nel settore manifatturiero meridionale di cui 43 nel contesto campano; la regione è prima nel Mezzogiorno per numero di grandi realtà produttive.

Accentuata è la voglia di impresa. Il Sud è la prima area nazionale dove si registra il maggior numero di imprese attive, oltre 1,7 imprese al 1° trimestre del 2022. La Campania con 506.187 imprese è la seconda regione d'Italia.

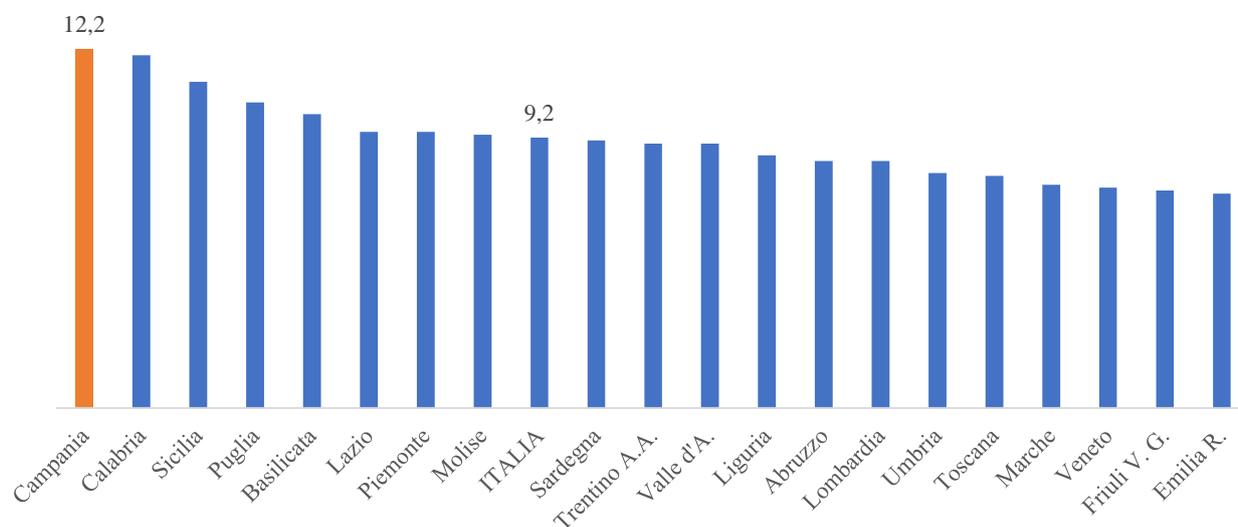
Imprese attive: Top Ten regioni



Fonte: elaborazioni SRM Services su Movimprese, I trimestre 2022

A tale substrato imprenditoriale si associa anche un rilevante contributo dell'imprenditoria giovanile. Al IV trim. 2021 sono attive nel Mezzogiorno oltre 190 mila imprese giovanili, delle quali 61.943 in Campania. La Campania è la regione d'Italia con il più elevato tasso di imprenditorialità giovanile (12,2%, in Italia 9,2%).

Quota imprese giovanili su totale imprese attive regionali (IV trim 2021)



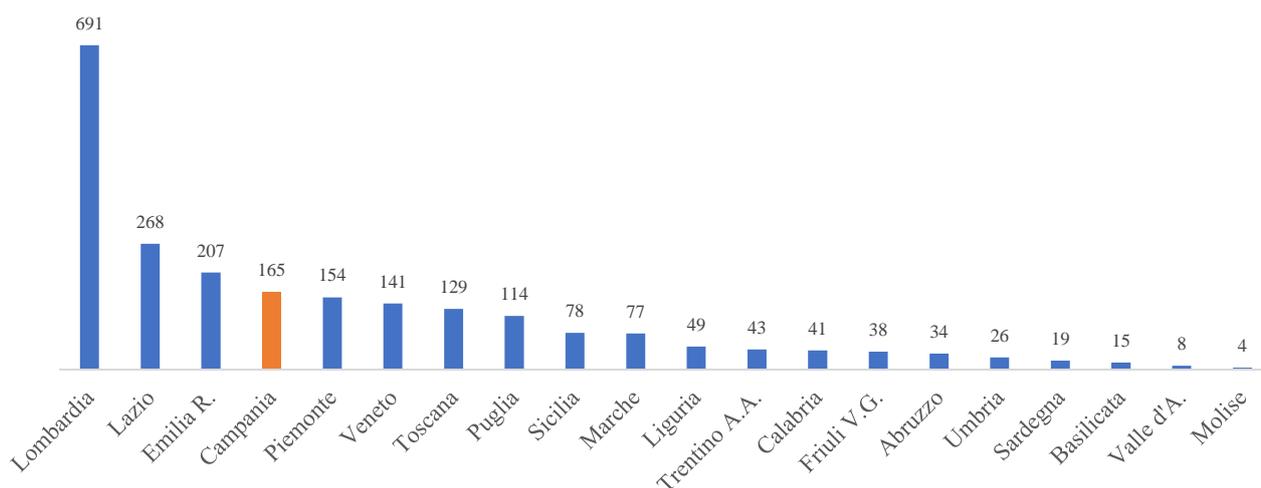
Fonte: elaborazioni SRM Services su UCER

Tale tessuto imprenditoriale si presenta inoltre sempre più attento al tema dell'innovazione: non solo, come si è precedentemente evidenziato, per la rilevante crescita delle imprese innovative (rispetto al 2014, il numero delle imprese innovative è cresciuto del 52% al Sud e di oltre il 71% in Campania a fronte del 34,3% dell'Italia) ma anche per la sempre più accentuata diffusione di PMI e start up innovative.

Nel Mezzogiorno, si contano 470 PMI innovative e 3.711 startup pari rispettivamente al 20% ed al 25,5% del dato nazionale.

In particolare, la Campania è prima regione del Mezzogiorno (e quarta in Italia) per PMI innovative con 165 PMI pari ad oltre il 35% del totale della macroarea. Negli ultimi tre anni, inoltre, sono cresciute in regione del 135,7%, nel Mezzogiorno del +114,6% e nazionale del +116,1%.

PMI innovative per regione (maggio 2022)

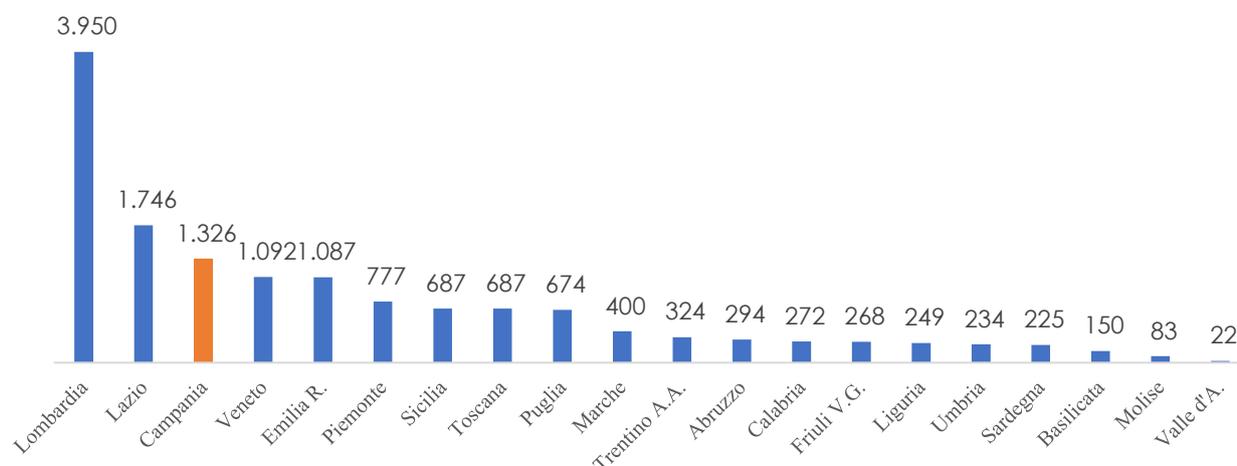


Fonte: elaborazione SRM Services su dati InfoCamere

La Campania è anche la prima regione del Mezzogiorno e la terza in Italia per numero di startup innovative con 1.326 startup pari al 35,7% del totale meridionale. Napoli è inoltre la terza provincia in Italia per numero di startup innovative (642 a fine 2021), dopo Milano (2.629) e Roma (1.535).

Anche in questo caso le performance nel tempo sono rilevanti e la regione è seconda in Italia per tasso di crescita nell'ultimo triennio con un +65,3% (prima è la Puglia con un +68,5%) a fronte di un +49,3% per il Sud ed un +42,1% a livello nazionale.

Startup innovative per regione (maggio 2022)



Fonte: elaborazione SRM Services su dati InfoCamere

Da sempre, inoltre, la Campania ospita centri di ricerca in diversi comparti strategici per lo sviluppo del Paese. Ad esempio, tra gli enti pubblici di ricerca non universitari, a Portici hanno sede due istituti del CNR: ISAFoM-Sistemi agricoli e forestali del Mediterraneo e ISPAAM-Sistema produzione animale in ambiente Mediterraneo, oltre ad un centro di ricerche dell'ENEA specializzato sui dispositivi fotovoltaici. Il CNR presenta inoltre due aree territoriali di ricerca (Napoli e Pozzuoli), istituti nella città di Napoli (IBBC-Biochimica e biologia cellulare; IBB-Biostrutture e bioimmagini; IGB-Genetica e biofisica; IREA-Rilevamento elettromagnetico dell'ambiente; IEOS-Endocrinologia e oncologia; STEMS-Scienze e tecnologie per l'energia e la mobilità sostenibili, ISPC-Scienze del patrimonio culturale), a Pozzuoli (ICB-Chimica biomolecolare; IPCB-Polimeri, compositi e biomateriali) e ad Avellino (ISA-Scienze dell'Alimentazione)¹⁶. A Napoli sono presenti anche una sezione dell'INFN-Istituto Nazionale di Fisica Nucleare; l'Osservatorio di Capodimonte dell'INAF-Istituto Nazionale di Astrofisica; la Stazione Zoologica Dohrn; una sede del CREA-Politiche e bioeconomia.

Se è vero che la propensione ad innovare rappresenta la variabile chiave per la tenuta e la competitività dei sistemi economici, è anche vera la necessaria sussistenza di alcuni elementi in grado di trasformare l'innovazione in crescita, in particolare in questo periodo in cui si evidenzia una fase di profonda transizione tecnologica e di processo.

¹⁶ Hanno sede a Napoli anche istituti del CNR che, pur non rientrando nelle aree CUN 1-9, svolgono attività di ricerca utili a comprendere le condizioni economiche, giuridiche e culturali che favoriscono la diffusione di innovazioni, anche nel bacino mediterraneo. Il riferimento è a IRIS-Ricerca su innovazione e servizi per lo sviluppo e ad ISMed-Studi sul Mediterraneo.

In effetti, ciò che impedisce alle grandi potenzialità del sistema economico nazionale e territoriale di tradursi completamente nei risultati auspicabili risiede in un problema di fluidità nel passaggio tra produttori e utilizzatori di conoscenza. La criticità risiede dunque nell'incrocio tra domanda e offerta di innovazione.

In riferimento a questo aspetto, va evidenziato che in Campania e soprattutto nella città di Napoli è presente un'ampia offerta di servizi tecnologici:

- **7 Distretti High-Tech**, IMAST (Materiali), DAC (Aeronautico) STRESS (Edilizia ecosostenibile), Dattilo (Trasporti e Logistica), Campania Bioscience (Biotecnologie), Smart Power System (Energia), Databenc (Beni culturali).
- **21 laboratori pubblici privati** che operano nelle filiere strategiche regionali Aerospazio, Biotecnologie, Nuovi Materiali, Energia e Agrifood, edilizia sostenibile, Cultura, Trasporti e Logistica.
- **40 enti pubblici di ricerca avanzata e di istituzioni private** attive nei servizi di trasferimento tecnologico e di innovazione.
- **30 strutture per sostenere l'imprenditorialità** (incubatori, parchi scientifici e tecnologici, Fab Lab, acceleratori e centri di servizio per le aziende).

In particolare, vanno ricordate alcune delle principali iniziative di collegamento tra il mondo accademico e l'economia reale.

Va segnalato **il centro di San Giovanni a Teduccio**, un vero polo tecnologico che sviluppa accordi di collaborazione tra l'Ateneo e Aziende di rilievo internazionale e offre percorsi formativi di particolare rilevanza per il tessuto produttivo, sviluppando competenze e soft skill attraverso strutture di alta formazione.

Le Academy sono 9:

- La Apple Developer Academy. È la primogenita tra i corsi di alta formazione della Federico II, nata dalla collaborazione tra la Federico II di Napoli e l'azienda californiana Apple. È prima in Europa che è stata inaugurata nel 2016 accogliendo i primi cento studenti da tutto il mondo, nel campus di San Giovanni a Teduccio.
- La Aerotech Academy è un progetto di collaborazione tra l'Ateneo federiciano e Leonardo presso l'Aerotech Campus.

- La Cisco Academy – DTLab Networking Bootcamp è un progetto di cooperazione tra il Centro Servizi Metrologici e Tecnologici Avanzati (CeSMA) della Federico II e Cisco Systems, Inc.
- La Cybersecurity Hackademy è frutto di una collaborazione tra la Federico II e Accenture.
- DIGITA è la “Digital Transformation & Industry Innovation Academy” della Federico II in partnership con Deloitte Digital.
- La SI Academy – Smart Infrastructures nasce dall'accordo tra la Federico II e Tecne del Gruppo Autostrade per l'Italia.
- Make Napoli – Medtronic Master Advanced knowledge Experience è frutto di una collaborazione tra l'Università Federico II e Medtronic Italia.
- La CoreAcademy. Conversion and Resilience è la neonata struttura di alta formazione istituita dalla Federico II in collaborazione con KPMG, DXC Technology ed Exprivia.
- La 5G Academy vede insieme l'Università Federico II, Capgemini, Nokia e TIM.

Tra le aziende che operano a San Giovanni a Teduccio ci sono Axa Matrix, Intesa Sanpaolo, Fondazione Ricerca&Imprenditorialità, Oracle Data Lab, Medtronic, Eni Energizer, Terna, Merck.

In tutte le università campane sono attivi i **Contamination Lab** (CLAB) previsti dal Programma Nazionale per la Ricerca, in cui vengono promosse idee interdisciplinari per la definizione di progetti imprenditoriali innovativi in grado di impattare sul territorio, coinvolgendo studenti universitari e dottorandi.

Un territorio competitivo e produttivo è la reale arma vincente per la rinascita ed il rilancio economico dell'intero Paese e, con riferimento all'area napoletana, sono numerosi gli esempi che si possono citare per cogliere la progettualità e le linee di azioni messe in campo. Basti pensare ad **Agritech**, per lo sviluppo di tecnologie nel settore agroalimentare, a **Terra Next**, il programma di accelerazione per startup e piccole e medie imprese innovative operanti nel settore della Bioeconomia, a **MediTech**, il Competence Center del Sud Italia sui temi dell'industria 4.0 e al **Centro Asterix**, un programma di riqualificazione e rinascita di spazi urbani disabitati.

Nel loro insieme, queste iniziative rappresentano la chiara espressione della volontà di rilancio di un'area potenzialmente ricca di opportunità.

A Napoli poi ha anche sede l'**AGCOM**, Agenzia per le garanzie nelle comunicazioni, a cui è affidato il compito di assicurare la concorrenza in alcuni settori correlati alla rivoluzione informatica, quali le telecomunicazioni, l'editoria, i mezzi di comunicazione di massa e le poste. Atenei campani (Unina, Uniparthenope, Unisob) hanno stipulato convenzioni con l'AGCOM per lo svolgimento di studi e ricerche in collaborazione. Tra le attività si segnalano il programma di ricerca ISBUL (Infrastrutture e Servizi a Banda Larga e Ultra Larga), che riunisce una rete internazionale di università, tra cui la Federico II; e il programma SCREEN (Servizi e Contenuti per le Reti di Nuova Generazione), sugli aspetti economici, tecnici e socio-giuridici delle reti di nuova generazione.

In riferimento al nesso stretto che lega innovazione e sistema imprenditoriale, con particolare riferimento al legame tra la capacità innovativa e la dimensione d'impresa, va poi segnalato che, nell'area sono presenti **grandi realtà produttive ad alta tecnologia** che apportano un rilevante contributo innovativo su tutto il territorio. Basti pensare, ad esempio, alla Hitachi Rail STS operante nell'industria ferroviaria, ad Adler Plastic e Stellantis per il metalmeccanico, alla Leonardo nel settore aerospaziale, alla Fincantieri per la navalmeccanica e alla Novartis per il farmaceutico per cogliere la rilevanza della presenza della grande industria per la crescita innovativa di un'area.

Sempre restando nell'ambito della Campania, un altro esempio di sviluppo territoriale volto a sostenere l'innovazione è il **progetto "Borgo 4.0"** per la realizzazione di una piattaforma tecnologica per la mobilità sostenibile e sicura. Promosso da ANFIA, si punta – in ambiente reale e in scala – sulla sperimentazione delle nuove tecnologie per la guida autonoma e connessa. Il progetto mette in campo oltre 73 mln €, con un forte impatto sul territorio anche a livello infrastrutturale.

Importante è anche la presenza del **DAC**, il *Distretto Tecnologico Aerospaziale della Campania* nato nel 2012 con l'obiettivo di stimolare la collaborazione tra Centri di Ricerca, Università e Aziende in Campania per creare concrete opportunità di business e continue occasioni di crescita e innovazione.

Da citare, infine, il Protocollo firmato dalla Regione con Confindustria Campania per quanto riguarda l'insediamento di realtà imprenditoriali straniere. Il Patto punta a delineare un nuovo rapporto tra le multinazionali e il territorio in cui operano in modo che esse non sia più considerate come aziende straniere «ma come imprese italiane a capitale estero».

L'obiettivo è, quindi, quello di fidelizzare e supportare le imprese internazionali per accrescere i loro investimenti nell'area e, al contempo, favorire lo sviluppo socio-economico di quest'ultima.

L'area campana, quindi, sta vivendo da alcuni anni un fermento innovativo particolarmente intenso e i dati citati lo dimostrano, ma la forza che il territorio racchiude va al di là di quanto esprimibile in termini numerici. Le moltissime realtà che contraddistinguono la Campania per la qualità delle sue iniziative e per il potenziale sempre crescente possono, a loro volta, generare ulteriore sviluppo portando l'area verso nuove punte di eccellenza.

6. Conclusioni: politiche e progettualità

Investire in innovazione e ricerca conviene non solo perché migliorano le performance delle imprese ma anche perché si favorisce una crescita economica del territorio nel suo insieme.

Alcuni studi di SRM stimano che 100 euro investiti al Sud destinati nei settori innovativi anziché nei settori tradizionali, generano un impatto endogeno più elevato, pari a 50,6 euro, ossia +20%. Innovazione, tecnologia, transizione ecologica e digitale sono obiettivi improcrastinabili e mai come in questo momento storico si può contare su una importante disponibilità finanziaria. Punto di riferimento – e non solo – è il PNRR.

In particolare, considerando il Piano, un primo riferimento all'innovazione è nella prima missione "Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo" che sostiene la transizione digitale del Paese, nella modernizzazione della pubblica amministrazione, nelle infrastrutture di comunicazione e nel sistema produttivo. Alla Missione 1 vengono destinati circa 49 mld di euro, ripartiti tra tre componenti. La quota per il Sud si stima di circa il 30%, pari a quasi 15 mld di euro.

PNRR Missione 1: risorse Italia e peso del Mezzogiorno

	Italia (Mld euro)	Mezzogiorno	
		Mld euro	Peso su Italia
M1C1. Digitalizzazione, Innovazione e Sicurezza nella PA	11,12	2,5	22,8%
M1C2. Digitalizzazione, Innovazione e Competitività del sistema produttivo	29,77	10,9	36,5%
M1C3. Turismo e Cultura	8,14	1,4	17,6%
TOTALE	49,03	14,8	30,5%

Fonte: elaborazione SRM Services su dati www.italiadomani.gov.it

PNRR Missione 1: principali progetti finanziati per il Sud

	Risorse (mld euro)
Transizione 4.0	6,09
Reti ultraveloci	2,50
Polo spaziale	1,70
Capitale umano per ufficio del processo e superare disparità fra tribunali	0,91
Politiche industriali e di filiera	0,59

Fonte: elaborazione SRM Services su dati PNRR

In particolare, per quanto riguarda le azioni indirizzate al sistema produttivo, il riferimento è alla Componente 2, “Digitalizzazione, innovazione e competitività nel sistema produttivo”, che punta a rafforzare la competitività del sistema produttivo consolidando il tasso di digitalizzazione, innovazione tecnologica e internazionalizzazione attraverso una serie di interventi tra loro complementari: politica di incentivazione fiscale, sostegno a settori ad alto contenuto tecnologico, sviluppo di un’infrastruttura di reti ad altissima capacità, sostegno delle PMI: internazionalizzazione per la diffusione del Made in Italy. Inoltre, con la riforma del sistema della proprietà industriale si punta ulteriormente a conferire valore all’innovazione, incentivando l’investimento nel futuro.

Uno dei capitoli più ricchi di tale componente è quello dedicato ad aumentare la copertura della banda ultralarga: sono già stati avviati tre bandi per 4,2 mld € dei quali oltre la metà (2,2 mld €) destinata alle regioni del Sud per connettere non solo indirizzi privati, ma anche scuole e strutture sanitarie.

Un altro riferimento all’interno del PNRR è alla Componente 2 della Misura 4 “Dalla ricerca all’impresa” che ha l’obiettivo di sostenere gli investimenti in R&S, promuovere l’innovazione e la diffusione delle tecnologie, rafforzare le competenze, favorendo la transizione verso una economia basata sulla conoscenza. Le tre linee d’intervento previste coprono l’intera filiera del processo di ricerca e innovazione, dalla ricerca di base al trasferimento tecnologico. Sono previste risorse per 11,44 mld €, più 1 mld € del Piano Complementare; per il Sud si stimano, complessivamente, circa 4,3 mld €, pari al 35% del totale nazionale.

In tale ambito, grande attenzione è dedicata agli “Ecosistemi per l’innovazione” e si segnala che è stato già attivato il primo bando per la creazione di 12 ecosistemi, dei quali 5 al Sud. L’obiettivo è quello di sostenere le attività di ricerca applicata, di formazione, di valorizzazione dei risultati della ricerca, nonché la nascita di start-up e spin off,

promuovendo le attività e i servizi di incubazione e di fondi venture capital. Il tutto con un investimento complessivo di 1,3 mld €, con la riserva del 40% al Sud (oltre 0,5 mld €). Per ogni Ecosistema la dotazione è quindi compresa tra 90 e 120 mln €.

Il PNRR rappresenta, quindi, una straordinaria opportunità non solo per rilanciare l'economia del Paese, ma anche per avviare quei profondi cambiamenti strutturali di cui l'Italia - e soprattutto il Mezzogiorno - ha ormai bisogno da un ventennio (maggiore strutturazione di impresa, nonché potenziamento di quei fattori strategici che fanno parte del nuovo paradigma competitivo come l'innovazione, la formazione, l'internazionalizzazione).

Non va, comunque, tralasciata la presenza di altri strumenti dedicati alla Ricerca. È, ad esempio, il caso dei programmi a valere sui fondi strutturali, quali il PON "Ricerca e Innovazione" ed i POR 2014-2020 o delle politiche che si attueranno con riferimento alla nuova Agenda 2021-2027.

In tale scenario, particolarmente importante è il ruolo della Regione Campania che si sta già da tempo impegnando nella creazione delle migliori condizioni di contesto affinché tutti gli attori della catena del valore (a partire dal sistema accademico e della ricerca) siano in grado di apportare il proprio contributo. Il tutto nell'ambito di un quadro meridionale che, oltre a implementare maggiori investimenti in ricerca e la creazione di condizioni favorevoli per investire sull'innovazione tecnologica, come elementi propulsori di una maggiore produttività, può contribuire a consolidare una ripresa di lungo periodo della competitività del sistema industriale nel suo complesso¹⁷.

La Regione punta molto sui vari aspetti legati all'ecosistema ricerca e innovazione per rilanciare la competitività del territorio, attraverso una strategia basata sull'interconnessione di alcune leve considerate strategiche. L'obiettivo principale perseguito è quello di rendere la regione una "piattaforma di innovazione aperta di livello internazionale, stimolando la competitività del tessuto imprenditoriale e la capacità di attrazione di talenti, imprese e capitali del territorio regionale"¹⁸. Numerosi sono stati quindi gli strumenti messo in campo e gli interventi integrati a sostegno di innovatori, talenti, ricercatori e imprenditori per lo sviluppo di nuove realtà, la crescita e il consolidamento delle idee innovative. In tale scenario, "Campania Competitiva" è la strategia di azione regionale per favorire la crescita

¹⁷ The European House Ambrosetti, *La Campania verso il futuro: opportunità e sfide dell'ecosistema dell'innovazione e della ricerca*.

¹⁸ Regione Campania (2020), *Innovazione made in Campania. Le storie, le esperienze e i risultati dei progetti finanziati dalla Regione Campania in ambito R&I*.

e la competitività del territorio basata su alcune leve specifiche: Ricerca, Innovazione, Start Up e Internazionalizzazione.

Tra gli obiettivi vi è quello di promuovere il potenziale di innovazione di startup e PMI per generare sviluppo e competitività: è la strategia Open Innovation lanciata dalla Regione che prevede che ogni attore apporti il suo contributo. L'Open Innovation è un paradigma di innovazione che consente alle imprese di migliorare il proprio posizionamento competitivo, utilizzando non solo risorse interne ma anche ricorrendo a strumenti e competenze generate da altri soggetti.

Le imprese campane avranno, quindi, un ruolo determinante nel contesto nazionale e meridionale, soprattutto se continueranno ad orientare la loro energia creativa alla crescita sostenibile e innovativa, potendo contare anche su un'efficace politica di interventi da attivare già nell'immediato e da completare con impegno e responsabilità nel medio e nel lungo termine.

È necessario diffondere e valorizzare le potenzialità innovative dell'area. Esistono sul territorio delle potenzialità per crescere e per sviluppare da soli il proprio futuro. C'è infatti un «fermento innovativo» alimentato da un crescente ecosistema di ricerca e di innovazione e da una quota crescente di imprese innovative, giovanili, votate alle logiche dello smart manufacturing, come già evidenziato in precedenza.

I progetti di sviluppo territoriale, come visto, sono vari e presenti su tutto il territorio; essi non solo rappresentano la pratica realizzazione dei nuovi paradigmi di crescita, ma sono anche la rappresentazione di una nuova consapevolezza comune circa il percorso da seguire e di un forte interesse a non perdere le opportunità che oggi si presentano.

A faint, light-colored map of Naples, Italy, showing the city's street grid and coastline. The map is centered in the upper half of the page. A blue banner with white text is overlaid on the top left of the map.

Allegato Tecnico

Studio di fattibilità tecnico economica della sede EMSA di Napoli

Indice dell'Allegato Tecnico

1. Funzioni EMSA e compiti del Centro Regionale	105
1.1 Monitoraggio e interventi anti-inquinamento	106
1.2 Osservazione della terra	109
1.3 Segnalazione navale e controllo di traffici illeciti	110
1.4 Informazioni marittime integrate	111
<hr/>	
2. Caratteristiche del Centro Regionale di Napoli	113
<hr/>	
3. Struttura operativa del Centro Regionale	115
<hr/>	
4. Contesto urbano	118
4.1 Clima	118
4.2 Servizi	118
4.3 Istruzione	119
4.4 Infrastrutture e trasporti	120
<hr/>	
5. Infrastruttura fisica del Centro	124
5.1 Consistenza degli impianti	128
<hr/>	
6. Ipotesi di Governance della sede regionale	134
<hr/>	
7. Budget previsionale	135
7.1 Metodologia	135
7.2 Investimenti previsti	136
7.3 Budget previsionale operativo	138
7.4 Descrizione delle voci esposte	141
<hr/>	

Lista delle figure

Figura 1: Immagine SAR di un versamento petrolifero	107
Figura 2 Traffici illeciti monitorati da EMSA tramite EO	109
Figura 3: Architettura servizio LRIT	110
Figura 4: Integrazione dei dati forniti dai diversi servizi	112
Figura 5: Sala operativa MSS	115
Figura 6: Composizione Staff EMSA per nazionalità, 2018	117
Figura 7: Evoluzione Staff EMSA - Napoli	117
Figura 8: Metropolitana, Linea 1	120
Figura 9: Rete urbana metropolitana e ferroviaria	121
Figura 10: Accessibilità e parcheggi area portuale	123
Figura 11: Dettaglio Planimetria area Portuale	124
Figura 12: Magazzini Generali	125
Figura 13: Immacolatella	125
Figura 14: Edificio "Immacolatella", vista frontale	126
Figura 15: Edificio "Immacolatella", vista laterale	126
Figura 16: Edificio "Immacolatella", pianta piano Terra	127
Figura 17: Edificio "Immacolatella", pianta piano 1	128
Figura 18: Edificio "Immacolatella", pianta piano 2	128
Figura 19: Dotazioni impiantistiche	129-130
Figura 20: Ambienti interni	131-132
Figura 21: Spazi esterni	133-134
Figura 22: Prospetto Budget investimenti IT-Sala operativa	138
Figura 23: Assunzioni di base per la stima del budget EMSA Napoli	139
Figura 23: Budget complessivo Centro Regionale EMSA - Napoli	140

Lista delle tabelle

Tabella 1: Dati meteo Napoli	118
Tabella 2: Calcolo Superfici Lorde Immacolatella	127

DOCUMENTI APPLICABILI		
Ref.	Nome File	Descrizione
AD 1	Reg 1406/2002 e ss.ee.	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:02002R1406-20161006&from=EN
AD 2	Piano Strategico EMSA 2020-2024	https://emsa.europa.eu/strategy.html

DOCUMENTI DI RIFERIMENTO		
Ref.	Nome File	Descrizione
RD 1	EMSA description	https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/european-maritime-safety-agency-emsa_en
RD 2	EMSA website	https://www.emsa.europa.eu/
RD 3	EMSAs financial information, EMSA website	https://www.emsa.europa.eu/financial-management/financial-documents.html
RD 4	Awarded contracts. EMSA website	https://www.emsa.europa.eu/tender-archives/awarded-contracts.html

1. Funzioni EMSA e compiti del Centro Regionale

Le principali funzioni dell'EMSA ed i possibili compiti assegnati al Centro Regionale rientrano nelle seguenti categorie:

- segnalazione navale;
- osservazione della Terra;
- informazioni marittime integrate;
- monitoraggio ed interventi anti-inquinamento;
- controlli ed interventi anti-pesca di frodo;
- controlli da parte dello Stato di approdo.

I compiti operativi del centro saranno perfettamente inquadrabili nel contesto regionale ed Italiano nella disponibilità di competenze ed asset relativi ai sistemi di controllo all'avanguardia a livello europeo, quali: il **VTMIS** (Vessel Traffic Management Information System), le diverse piattaforme aeree dotate di sensori sofisticati (inclusi droni), nonché sistemi spaziali ed applicazioni di telerilevamento ed osservazione della terra (**EO**). A livello regionale Mediterraneo esistono centri e competenze che possono agevolare il conseguimento di risultati rimarchevoli nei campi della sicurezza della navigazione e della protezione dell'ambiente marino a livello di tutta la regione.

La roadmap di sviluppo del Centro potrà contare su un ecosistema industriale attivo e del supporto di Istituti di Ricerca di grande rilievo per i settori tecnologici di riferimento. Oltre alla presenza di numerose università che includono dipartimenti di ingegneria, scienze naturali ed informatica, la Campania ospita uno dei Poli Aerospaziali più rilevanti a livello Nazionale ed Europeo. Gli attuali piani di sviluppo nazionale (es. PNRR, ecc.) e Regionale... (POR/PON...) consentono la presenza crescente di importanti asset e tecnologie sul territorio, che possono in qualche maniera contribuire alla presenza di un "ecosistema" favorevole all'operatività dell'Agenzia. In particolare, alle tecnologie dello Spazio è riconosciuto il ruolo di "attività strategica per lo sviluppo economico" ed ingenti risorse sono destinate dal PNRR alle tecnologie satellitari, all'osservazione della Terra e al monitoraggio ambientale (oltre 2,3 MLD €). Va ricordato che il Piano nazionale di ripresa e resilienza, assegna alle Regioni dell'Italia meridionale una quota importante di risorse, pari a circa 82 miliardi: il 40% di tutte le risorse con una destinazione specifica rispetto ai territori. Ciò rappresenta un'**opportunità unica di sviluppo** e può favorire anche l'insediamento di un ente come la sede regionale di EMSA: si ricordi che tra gli incentivi previsti sono compresi

interventi per la fiscalità di vantaggio per il lavoro al Sud (4 MLD€), assunzioni giovani (340 milioni), assunzioni donne (126 milioni), ecc.

1.1 Monitoraggio e interventi anti-inquinamento

Il trasporto marittimo rappresenta una componente essenziale del commercio e del trasporto mondiale, ma nonostante i suoi notevoli vantaggi economici e sociali, esercita un forte impatto sull'ambiente e sulla salubrità delle aree interessate per motivazioni legate a:

- *emissioni di gas serra* (ossidi di zolfo e anidride carbonica) liberate in atmosfera durante la fase di combustione necessaria alla propulsione;
- accidentali e pericolosi *versamenti di petrolio* nelle acque marine (oil spill);
- inquinamento delle acque dovuto a *vernici antivegetative*: esse sono utilizzate come rivestimento per evitare l'accumulo di alghe o l'invasione di microrganismi; possono generare sgradevoli conseguenze per l'habitat marino e rappresenta una ulteriore causa di inquinamento delle acque. Esse, infatti, contengono biocidi e sostanze chimiche pericolose per la fauna marina;
- forte *rumore sottomarino* generato dalle navi al loro passaggio: il range di frequenze di rumore prodotte dalle navi commerciali raggiunge valori critici per diverse specie marine, coprendo i suoni emessi e generando sgradevoli conseguenze: questo aspetto risulta particolarmente rilevante per i cetacei che sfruttano suoni per la comunicazione, per il procacciamento di cibo, per la riproduzione, e la difesa dai predatori;
- *acque di stoccaggio*: servono a garantire la stabilità e la sicurezza delle operazioni, giocano un ruolo importante nel mescolare le diverse specie da un ambiente marino a un altro, alterandone l'habitat e le proprietà naturali. Esse vengono raccolte nell'area del porto di partenza; i serbatoi poi vengono svuotati al porto di arrivo. Si tratta di un'operazione che genera un allontanamento dei microrganismi dal proprio habitat, andando ad "invadere" le acque di un'area differente rispetto a quella di origine.

EMSA ricorre al valido contributo di **RPAS** (Remotely Piloted Aircraft Systems) come piattaforme aeree per il rilevamento dell'emissione di gas nocivi, per stabilire se la quantità di gas liberata (ossidi di zolfo e anidridi) sia conforme o meno con le specifiche legislative. La combinazione di informazioni real-time messe a disposizione dalle piattaforme RPAS, con i dati messi forniti da EMSA e il contributo degli Stati membri controllori, rappresenta una valida soluzione per il monitoraggio delle emissioni nocive di gas prodotte dalle navi. Il

Polo aerospaziale Campano è molto attivo e ricco di imprese e centri di ricerca operanti nel settore dei Droni (RPAS ed UAS) dei quali il Centro potrebbe beneficiare per tematiche legate non solo al rilevamento dei gas nocivi, ma anche per tante altre attività operative come il controllo delle attività di pesca illegali o la sorveglianza delle coste.

Nell'ambito dell'inquinamento marittimo, i versamenti accidentali di petrolio nelle acque rappresentano una delle principali cause di disastri ambientali.

CleanSeaNet è un servizio di monitoraggio che gestisce quasi in tempo reale l'individuazione di versamenti di petrolio e il rilevamento delle navi responsabili; si tratta di un servizio EMSA *satellite-based* disponibile per tutti gli stati membri UE partecipanti tramite una piattaforma web dedicata di interfaccia.

Esso sfrutta l'analisi di immagini satellitari generate da *Synthetic Aperture Radar (SAR)* per individuare eventuali macchie di petrolio, identificarne la potenziale causa e monitorare la propagazione della macchia durante l'emergenza. Le immagini vengono raccolte anche a seguito di un incidente o uno scontro, per verificare se ci siano stati conseguenti versamenti e valutarne lo spargimento. Con le immagini SAR, che vengono acquisite a prescindere dalle condizioni meteo o dall'ora del giorno, i versamenti sono mostrati come bande scure, molto simili a quelle che si vedrebbero nella realtà.

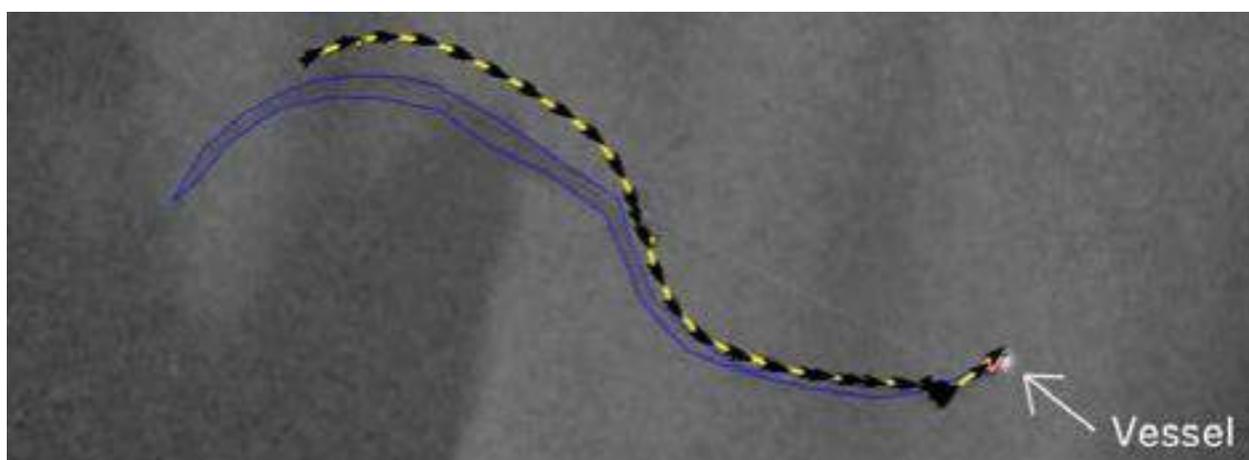


Figura 1: Immagine SAR di un versamento petrolifero

I dispositivi **RPAS**, in combinazione con le tecnologie satellitare di EO, rappresentano un valido supporto per la fornitura di informazioni più dettagliate ed a risoluzione più alta riguardo la forma e la dimensione della macchia di petrolio localizzata; questi dati sono poi integrati dalla piattaforma CleanSeaNet.

La combinazione di immagini satellitari quasi in tempo reale e il successivo sorvolo della piattaforma RPAS sulla zona interessata, possono fornire rilevanti informazioni come la conferma effettiva del versamento petrolifero, un'analisi del tipo di versamento, la forma e le dimensioni dello stesso, l'identificazione dei potenziali mezzi responsabili e suggerimenti sul tipo di intervento da effettuare per la raccolta ed il contenimento dello spargimento di petrolio in mare. Successivamente un report di allarme viene inviato agli Stati Membri, che provvederanno a validare le informazioni tramite propri mezzi di verifica sul posto.

Il pilotaggio delle piattaforme RPAS è affidato a piloti esperti e qualificati, e inoltre sono messe a disposizione delle apposite aree (anche a bordo delle navi) per effettuare in tutta sicurezza le manovre di decollo e atterraggio.

L'EMSA, infatti, ha promosso ed appaltato attraverso diversi bandi di gara, alcuni servizi di sorveglianza ed ispezione tramite RPAS leggeri a sostegno delle operazioni da bordo delle navi, al fine di migliorare tramite visione aerea l'operatività della nave durante gli interventi antinquinamento in mare o per la sicurezza/ sorveglianza marittima.

Tra le principali tecnologie e servizi sfruttati per fronteggiare emergenze ambientali e monitorare attività anti-inquinamento, **MARice network** rappresenta una rete di esperti chimici creata da EMSA, in collaborazione con altri partner, che ha lo scopo di fornire informazioni e supporto tecnico sulle sostanze coinvolte nelle condizioni di inquinamento ambientale marittimo, coinvolgendo il parere di esperti di compagnie farmaceutiche e chimiche che abbiano familiarità con le sostanze e i principi chimici interessati.

SafeSeaNet è un servizio di monitoraggio del traffico marittimo che si pone come scopo quello di garantire la sicurezza in mare e nei porti, e quello di rendere efficiente la gestione del traffico e del trasporto navale.

Rappresenta una piattaforma che consente lo scambio di informazioni marittime in rete tra le autorità marittime sparse in tutta Europa. I principali dati che sono raccolti dal sistema e disponibili a tutti gli utenti interessati sono: **Automatic Identification System (AIS)** per il rilevamento della posizione quasi in tempo reale; uno storico delle posizioni del mezzo in questione; informazioni aggiuntive come numero identificativo, bandiera, dimensioni, velocità destinazione e tipo di nave; tempi stimati di arrivo/partenza; informazioni su eventuali incidenti in cui è stato coinvolto il mezzo; navi con profilo ad alto rischio.

Uno dei principali utenti di SafeSeaNet è il sistema THESIS che fornisce supporto al controllo dello stato dell'area portuale. Indica quali navi hanno la priorità nel controllo

ispettivo e raccoglie e condivide i risultati dell'ispezione. Le informazioni sugli arrivi e sulle partenze raccolte da SafeSeaNet consentono di programmare le ispezioni in maniera più efficiente.

1.2 Osservazione della terra

La sorveglianza delle zone costiere è realizzata tramite servizi di **Earth Observation** che forniscono valido supporto in operazioni di individuazione di navi in difficoltà, rintracciamento di oggetti dispersi, localizzazione di mezzi dispersi, il tutto coadiuvato dal supporto del *Copernicus Maritime Surveillance* che fornisce un monitoraggio più accurato delle attività marittime. Quelle di maggiore interesse riguardano l'individuazione di eventuali navi coinvolte in traffici illeciti e di contrabbando.

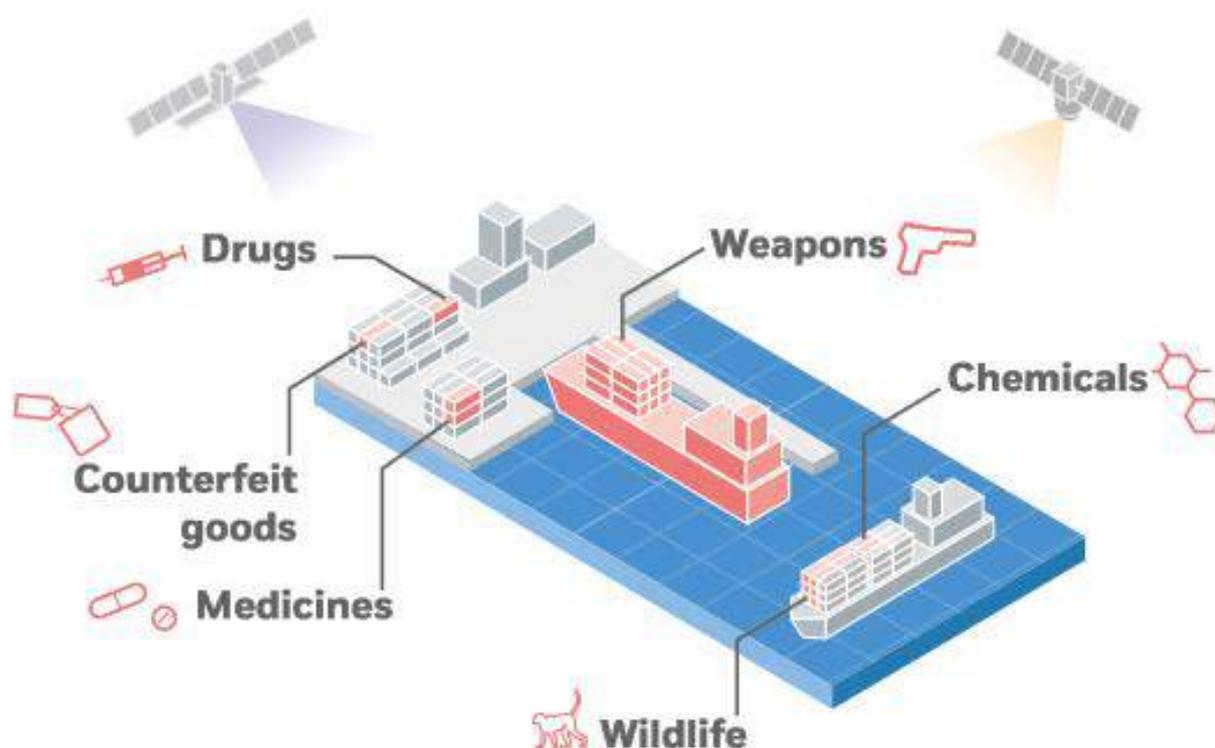


Figura 2: Traffici illeciti monitorati da EMSA tramite EO

Nonostante questo tipo di monitoraggio rappresenti una soluzione estremamente valida, risulta essere disponibile non continuamente a seconda dell'orbita impegnata dal satellite, mentre le Autorità devono essere in grado di rispondere sempre e prontamente a situazioni pericolose o di emergenza.

In aggiunta al monitoraggio satellitare, il contributo delle piattaforme **RPAS** fornisce un valido supporto al servizio di sorveglianza, riuscendo a scansionare le aree interessate alla

ricerca di eventuali operazioni sospette. Sono inoltre munite di sensori AIS, che consentono al dispositivo di identificare e categorizzare il mezzo in questione, di ricevere messaggi da navi molto lontane dalla zona costiera, e di localizzare mezzi in difficoltà.

I dati prodotti dai satelliti sono trasmessi ad una rete di stazioni di terra, dove vengono processati e analizzati. I risultati sono a loro volta inviati all' Earth Observation data centre, dove queste informazioni sono integrate con ulteriori dati marittimi e poi redistribuite agli utenti.

1.3 Segnalazione navale e controllo di traffici illeciti

Il sistema **Long Range Identification and Tracking**, introdotto per ragioni di sicurezza dall'International Maritime Organization, ha lo scopo di fornire l'identità del mezzo e informazioni di posizione (almeno 4 posizioni al giorno) in tempo sufficiente per la valutazione di rischi legati alla sicurezza e in caso di necessità rispondere prontamente a condizioni di rischio.

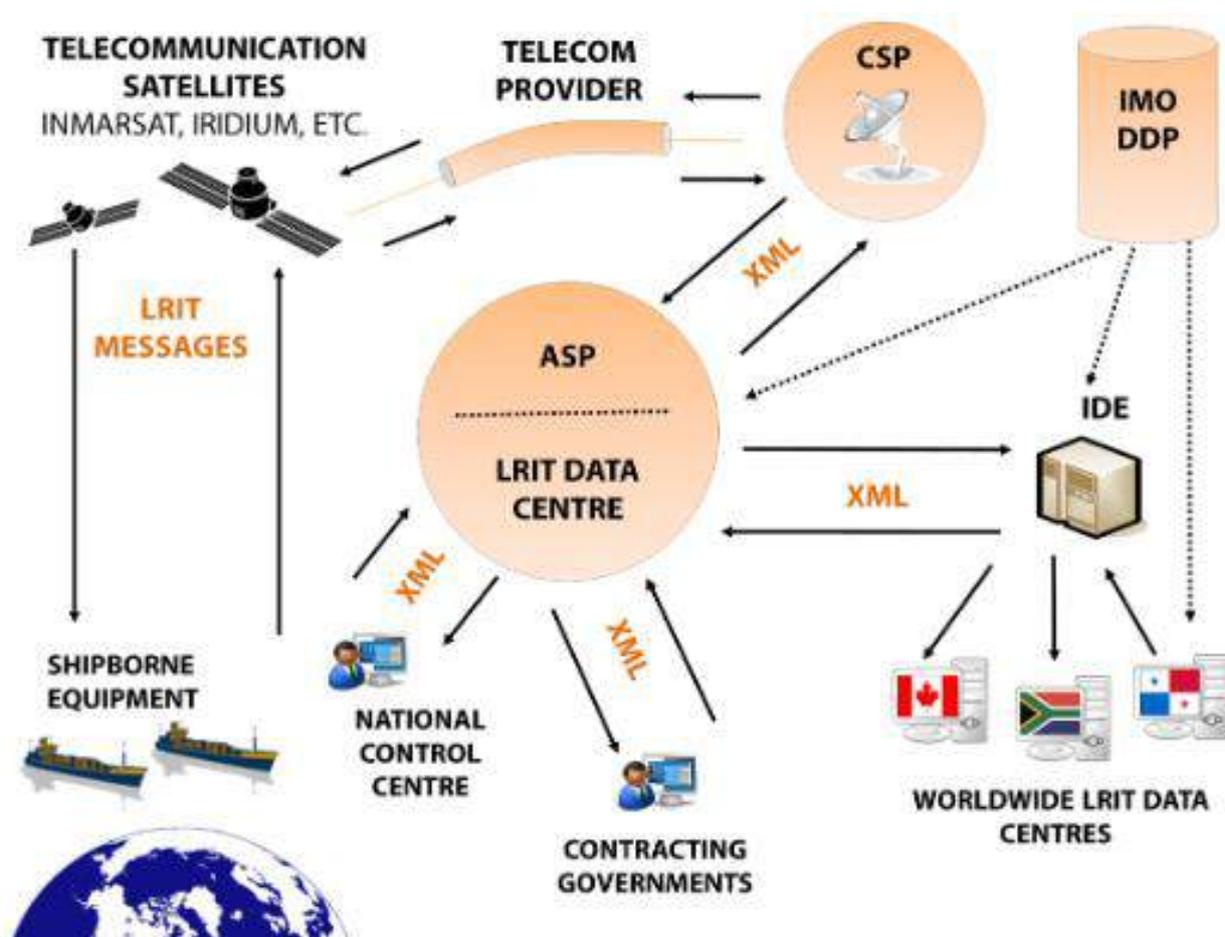


Figura 3: Architettura servizio LRIT

Il sistema *LRIT* trasmette informazioni di posizione ai Communication Service providers che mettono a disposizione le infrastrutture di comunicazione e i servizi per assicurare un trasferimento sicuro delle informazioni alle navi. Gli Application Service Provider forniscono un protocollo di interfaccia per garantire la comunicazione tra i Communication Service Provider ed il LRIT Data Centre.

L'LRIT Data Centre raccoglie e ridistribuisce le informazioni agli utenti secondo il Data Distribution Plan che definisce il regolamento e i requisiti d' accesso.

1.4 Informazioni marittime integrate

EMSA coordina un grande numero di sistemi che ricevono, processano e distribuiscono informazioni di traffico (*SafeSeaNet*, *LRIT*), monitoraggio satellitare (*CleanSeaNet*) e controllo dello stato portuale (*Thetis*)

I servizi offerti da questi sistemi sono condivisi con gli Stati membri che fanno parte della Commissione, e a tale scopo è stata sviluppata una piattaforma apposita di *Integrated Maritime Services* per garantire la disponibilità e l'affidabilità delle informazioni che gestisce, incluse quelle messe a disposizione dagli utenti finali. Essa contribuisce a promuovere e intensificare la cooperazione a livello regionale e nazionale, mettere a disposizione informazioni e dati aggiuntivi per la gestione del dominio marittimo, rispondere alle normative e ai requisiti degli utenti, offrire servizi che siano facili da usare, veloci nel processamento e dai costi abbordabili.

Sulla base dei servizi e delle attività proposte, la sede distaccata che si preventiva di realizzare nell'area del napoletano dovrebbe:

- essere dislocata in prossimità dell'area portuale;
- richiedere una struttura con aree dedicate per l'organizzazione di meeting, eventi e corsi di formazione;
- prevedere stazioni di terra necessarie alla ricezione dei dati satellitari;
- coinvolgere dispositivi RPAS con apposita sensoristica di bordo;
- coinvolgere il contributo di piloti RPAS qualificati;
- coinvolgere ingegneri informatici e di sistema che sappiano gestire le funzionalità e le potenzialità dei servizi rete offerti da EMSA per lo scambio e la trasmissione di informazioni tra i membri partner;
- coinvolgere trainer esperti e contemplare corsi e attività di formazione del personale;

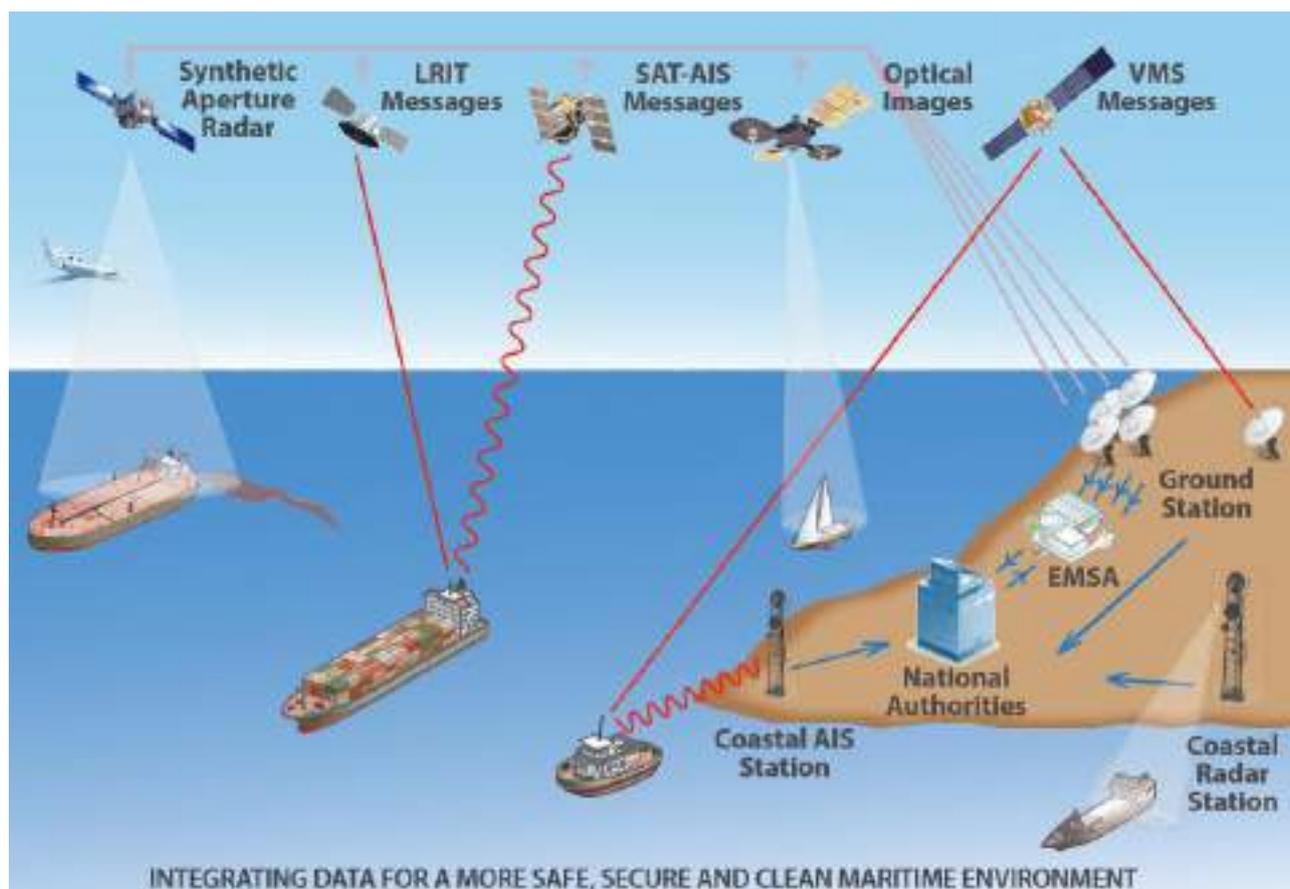


Figura 4: Integrazione dei dati forniti dai diversi servizi

- prevedere attività di certificazione e validazione;
- prevedere il recruitment di figure specifiche:
 - Esperti chimici
 - Ispettori dello stato di bandiera
 - Agenti per il controllo dello stato del porto
 - Personale SAR
 - Uditori
 - Investigatori di incidenti
- Includere laboratori di analisi chimiche;
- Includere aree ristoro riservate al personale;
- Prevedere un'area di parcheggio-auto;
- Prevedere materiale informatico con software adeguati;
- Prevedere attività ispettive e coinvolgere ispettori ad hoc per la verifica del soddisfacimento dei criteri legislativi vigenti;
- Prevedere un adeguato accesso alle risorse downstream delle principali tecnologie europee che abilitano i servizi EMSA (Copernicus EO data) tramite nodo

Internet/Intranet dedicato o accesso Internet/intranet garantito a banda larga, dimensionato per le dimensioni della sede;

2. Caratteristiche del Centro Regionale di Napoli

Il regolamento dell'EMSA prevede la realizzazione di 2 sedi secondarie (una nel Mare del Nord ed una nel Mediterraneo). Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del suddetto regolamento (modificato da successivi regolamenti) *"su richiesta della Commissione, il consiglio di amministrazione può decidere, con l'accordo degli Stati membri interessati, di istituire i centri regionali necessari per svolgere compiti connessi al monitoraggio della navigazione e del traffico marittimo, come previsto dalla direttiva 2002/59 / CE"*.

È pertanto possibile istituire Centri regionali EMSA subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni:

- la Commissione deve formulare una richiesta specifica;
- il consiglio di amministrazione dell'EMSA deve prendere una decisione specifica;
- lo Stato membro in cui si propone di istituire il centro regionale deve fornire il proprio accordo;
- il Centro regionale deve essere dedicato allo svolgimento dei compiti relativi al monitoraggio della navigazione e del traffico marittimo.

Il ruolo svolto dalle sedi Regionali si basa anche sulle specificità dell'area di riferimento, tali specificità, in cui gli aspetti geopolitici rappresentano una motivazione non secondaria, sono elementi qualificanti per sottoporre una candidatura alla commissione.

La mission dell'Agenzia, come anticipato, è quella di fornire in tempo reale ai Governi informazioni su quanto accade in mare per attuare le necessarie politiche marittime. Alcune attività tipiche sono:

- segnalazione navale;
- osservazione della Terra;
- informazioni marittime integrate;
- monitoraggio ed interventi anti-inquinamento;
- controlli ed interventi anti-pesca di frodo;
- controlli da parte dello Stato di approdo.

Nel piano strategico dell'EMSA 2020-2024 è previsto un rafforzamento del suo mandato per incrementare la protezione ambientale, sicurezza, sorveglianza e semplificazione amministrativa del traffico marittimo. Tutti questi aspetti per la loro specificità e complessità hanno un carattere squisitamente regionale.

Per perseguire gli obiettivi strategici l'approccio seguito è quello di sviluppare servizi innovativi ed integrati basati sulla conoscenza. Questo aspetto apre ampi margini di sviluppo per le aziende e le istituzioni di ricerca che vogliono proporsi per lo sviluppo di soluzioni e servizi innovativi, specializzati per le esigenze regionali ed in collaborazione con le istituzioni preposte alla gestione ed il controllo del traffico marittimo negli stati membri. Oltre a ciò va anche considerata anche la sempre maggiore integrazione con i servizi Copernicus e Galileo, per cui la sede dell'EMSA per il mediterraneo rappresenterebbe un volano ed un abilitatore nel contesto Space Economy.

Lo sviluppo di applicazioni e servizi per la regione del Mediterraneo riguardano la necessità di dotarsi di strutture e mezzi adeguati le attività di sorveglianza e sicurezza (intese sia come security che come safety) attraverso l'espletamento di attività ispettive e di training e certificazione per garantire la safety del traffico marittimo e la sicurezza (security) dei trasporti, nonché azioni di law enforcement (per es. controllo e deterrenza dell'inquinamento e della pesca illegale) nel Mediterraneo. La stretta collaborazione regionale con le guardie costiere e le capitanerie di porto degli stati membri è un ulteriore elemento chiave per garantire in maniera adeguata anche un'attività di garanzia la sicurezza dei confini.

Su questa premessa, il centro EMSA di Napoli dovrà essere dotato di tecnologie e risorse materiali in linea con le principali attività e con la mission specifica che sarà individuata per il centro, in armonia con il mandato dell'EMSA, la relativa strategia ed i macro-obiettivi programmatici definiti per la sede principale di Lisbona.

A titolo di esempio, potranno essere considerate storie di successo già realizzate per altre agenzie europee; l'agenzia EUSPA, ad esempio, con il mandato della Commissione Europea per i programmi GALILEO, COPERNICUS e GOVSATCOM pur avendo la sede principale a Praga, delega il Centro sperimentale di Madrid per il monitoraggio dei segnali satellitari dalla costellazione Galileo.

Sulla base dello stesso schema, La sede del Centro EMSA di Napoli dovrà dotarsi di tutte quelle tecnologie necessarie ad implementare la missione specifica ipotizzata per il centro (es. Centro Sperimentale EMSA per il Mediterraneo).

Il piano di acquisizione di tecnologie, beni durevoli e supporti operativi dovrà valutare la possibilità di riutilizzare tecnologie e risultati già disponibili sul territorio caratterizzato dalla presenza di un ecosistema di PMI, Università e Istituzioni molto attivo.

3. Struttura operativa del Centro Regionale

La struttura operativa del Centro Regionale dovrà avere strutture e mezzi necessari per svolgere le attività di sorveglianza e sicurezza (intese sia come security che come safety), di ispezione, training, certificazione e law enforcement nel Mediterraneo. L'elemento principale dell'infrastruttura della sede ufficiale di Lisbona è il Centro dei Servizi di Assistenza Marittima (MSS), una facility operativa 24/7. In modo analogo anche la sede di Napoli dovrà comprendere una sala operativa con un certo numero di work station, un grande video a muro ed una stanza di supporto con computer.

L'intera infrastruttura dovrà essere realizzata in conformità con quella di Lisbona, garantendo agli operatori, in qualsiasi momento, l'accesso alle informazioni più recenti da ciascuno dei sistemi. Ciò è particolarmente importante in quanto devono essere in grado di reagire rapidamente a qualsiasi informazione urgente relativa ai sistemi IT o alle emergenze marittime, e allo stesso tempo di svolgere il loro normale lavoro quotidiano.



Figura 5: Sala operativa MSS

Il Centro MSS potrà supportare la sede centrale nella fornitura di supporto a diversi sistemi marittimi, tra cui:

- il sistema di monitoraggio e informazione sul traffico navale dell'UE SafeSeaNet;
- il sistema di localizzazione globale delle navi Long Range Identification and Tracking realizzato per l'International Maritime Organisation (IMO);
- il sistema di rilevamento e sorveglianza di sversamenti di petrolio CleanSeaNet e il sistema di rilevamento dell'imbarcazione.

A prescindere dalla mission specifica e dai dettagli infrastrutturali, la sede dovrà garantire un adeguato accesso alle risorse downstream delle principali tecnologie europee che abilitano i principali servizi EMSA (es. Copernicus EO data, Galileo EDAS EO, ...) tramite nodo Internet/Intranet dedicato o accesso Internet/intranet garantito a banda larga, dimensionato per le dimensioni della sede.

Dal punto di vista delle ricadute occupazionali la presenza dell'EMSA a Napoli può garantire una ricaduta occupazionale diretta legata allo staffing della sede che per le sue funzioni basiche può far prevedere **l'impiego di personale tra le 50 e le 100 unità**, sia per il funzionamento della sede che per il personale dedicato alla sua operatività.

La ricaduta maggiore in termini occupazionali sarà relativa al coinvolgimento di risorse qualificate, da selezionare nei vari paesi della Unione Europea (vedi esempio in figura 6 relativo allo staff della sede centrale EMSA).

EMSA STAFF BY NATIONALITY 2018

Figures include statutory and non-statutory staff

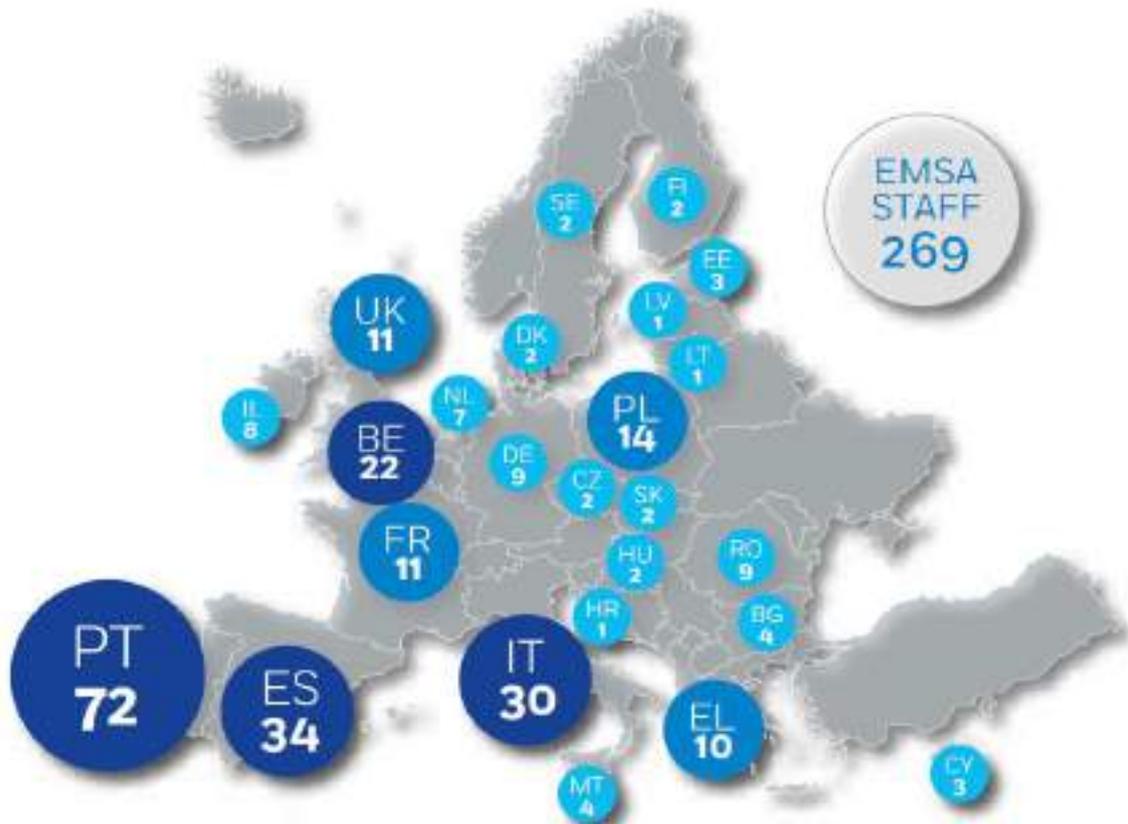


Figura 6: Composizione Staff EMSA per nazionalità, 2018

L'evoluzione dello staff presa a riferimento per la definizione del budget nei primi 10 anni, è riportata nel grafico seguente.

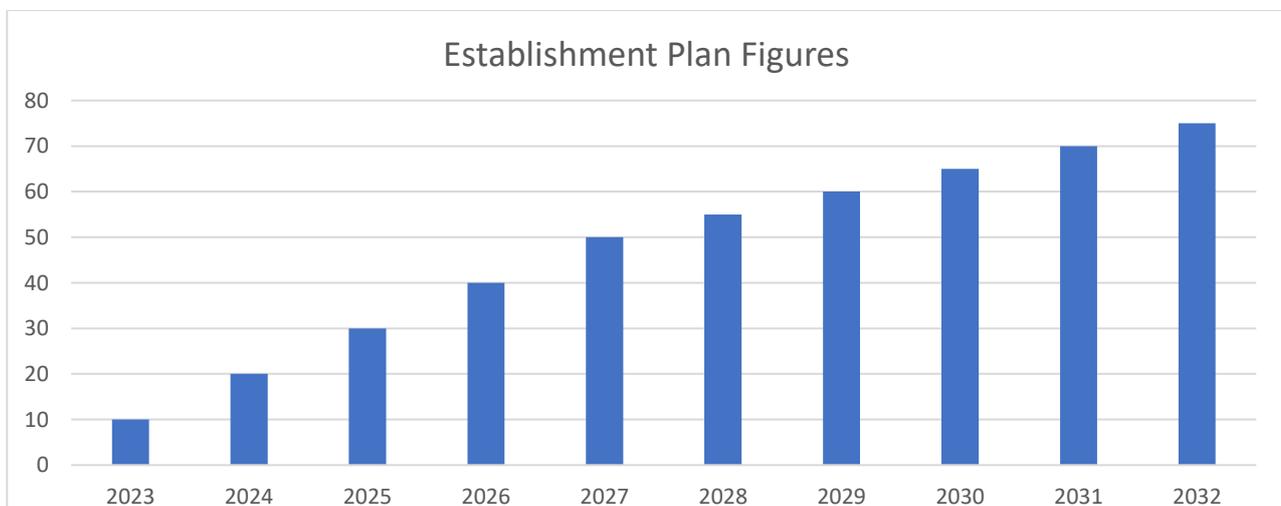


Figura 7: Evoluzione Staff EMSA - Napoli

4. Contesto urbano

La città di Napoli si estende su una superficie di 117,3 Km² ed ospita 913.600 abitanti.

Napoli, in quanto capoluogo della città metropolitana e della regione Campania, ospita, oltre alle sedi comunali, gli organi di governo della città metropolitana e della regione; inoltre, è sede di 87 consolati e di organismi nazionali come l'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni e di villa Rosebery, la residenza ufficiale estiva del presidente della repubblica.

Napoli è sede, tra le altre cose, di otto Università, quattro delle quali con dipartimenti tecnologici, del Distretto Aerospaziale Campano (che raggruppa oltre 200 tra aziende ed enti di ricerca), del comando integrato delle forze NATO per l'Europa meridionale, dell'Alleanza Atlantica, dell'Osservatorio internazionale per l'Economia del mare.

4.1 Clima

Napoli gode di un clima mediterraneo, con inverni miti e piovosi ed estati calde e secche, ma comunque rinfrescate dalla brezza marina che raramente manca sul suo golfo. Il sole splende mediamente per 250 giorni l'anno¹⁹.

Dati meteo Napoli					
Variabili	Stagioni				Anno
	Inverno	Primavera	Estate	Autunno	
T. max media (°C)	12,3	20,7	32	22,7	21,9
T. min media (°C)	4,7	10	19,7	14,7	12,3
Precipitazioni (mm)	323	212	100	372	1007
Umidità relativa media (%)	74,3	70,3	70	74,3	72,3

Tabella 1: Dati meteo Napoli

4.2 Servizi

La città ospita numerosi ospedali, sia pubblici che privati, solo per citarne alcuni: l'ospedale Antonio Cardarelli, l'Ospedale del Mare, l'azienda Ospedaliera Universitaria

¹⁹ https://it.wikipedia.org/wiki/Napoli_-_cite_note-34

Federico II, l'ospedale Monaldi, il Pascale, l'ospedale pediatrico Santobono e l'ospedale Domenico Cotugno.

Per quanto riguarda i luoghi di culto, la città ne ha circa 500 cattolici, oltre a tre moschee (piazza Garibaldi, piazza Municipio e piazza Mercato), una chiesa evangelica, una basilica anglicana e una comunità ebraica.

4.3 Istruzione

La città ospita 964 scuole pubbliche e private di ogni ordine e grado, tra i quali 167 istituti superiori (licei classici, scientifici, istituti tecnici e professionali). Tra questi la scuola militare "Nunziatella" è la più antica tra le scuole militari al mondo ancora attive, nonché il più antico istituto italiano di formazione militare.

Tra gli istituti per l'alta formazione si annoverano il Conservatorio musicale di San Pietro a Majella, fondato nel 1826, e l'Accademia di belle arti nata nel 1752. Nell'area metropolitana di Napoli è inoltre presente l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, che forma piloti ed ingegneri militari.

A Napoli è stata fondata l'Università degli Studi di Napoli "Federico II", la prima università del mondo nata attraverso un provvedimento statale, e l'Università degli Studi di Napoli "L'Orientale", la prima università di studi sinologici ed orientalistici del continente. La città conta su 8 atenei.

Le università pubbliche di Napoli sono:

- l'Università degli Studi di Napoli "Federico II";
- l'Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli"
- l'Università degli Studi di Napoli "Parthenope (ex "IUN - Istituto Universitario Navale)".
- Università telematica "Pegaso".
- l'Università degli Studi di Napoli "L'Orientale" ;
- Scuola Superiore Meridionale.
- Pontificia Facoltà Teologica dell'Italia Meridionale (PFTIM);
- Università degli Studi "Suor Orsola Benincasa".

Le prime quattro università ospitano dipartimenti di ingegneria, tra cui Aerospaziale, Navale, Ambientale, Elettronica e Telecomunicazioni, che offrono circa 5.000 laureati all'anno.

4.4 Infrastrutture e trasporti

Napoli è un importante nodo stradale e autostradale del paese. Dalla città si dipartono l'autostrada del Sole (A1) verso nord, l'A3 verso sud e l'autostrada A16 verso l'Adriatico. La tangenziale di Napoli (ufficialmente autostrada A56), scorre lungo la parte interna della città, attraversandone le colline.

L'aeroporto di Napoli-Capodichino, collocato a circa 4,5 km dal centro della città, è il quinto aeroporto d'Italia per numero di passeggeri (circa 11 milioni) e il primo per crescita tra gli scali europei medi.

Napoli è il principale nodo ferroviario del Mezzogiorno, essendo raggiunta da alcune delle principali linee italiane: la Ferrovia Roma-Napoli (alta velocità), la Ferrovia Roma-Cassino-Napoli, la Ferrovia Roma-Formia-Napoli, la Napoli-Salerno e la Napoli-Foggia.



Figura 8: Metropolitana, Linea 1

La stazione ferroviaria di Napoli Centrale è il principale scalo ferroviario del Meridione ed ospita anche il Terminal bus, la Ferrovia Circumvesuviana e la Linea 2 della metropolitana.

Napoli dispone di una capillare rete di trasporti pubblici, che serve non solo l'intera area urbana bensì anche gran parte dell'area metropolitana.

La rete poggia innanzitutto su una rete metropolitana con due linee propriamente urbane e una intercomunale e su 4 funicolari. a queste si aggiungono la linea 2 e le tratte ferroviarie urbane di Circumvesuviana, Circumflegrea e Cumana.

Oltre alla rete su ferro, sono presenti tre ascensori (Chiaia, Sanità, Acton, Ventaglieri), una rete tranviaria (che mette in comunicazione il porto, la stazione Centrale e la periferia orientale), un Metrò del Mare (che collega il comune con le principali località marittime dell'area metropolitana e della regione) e un'estesa rete di autobus.

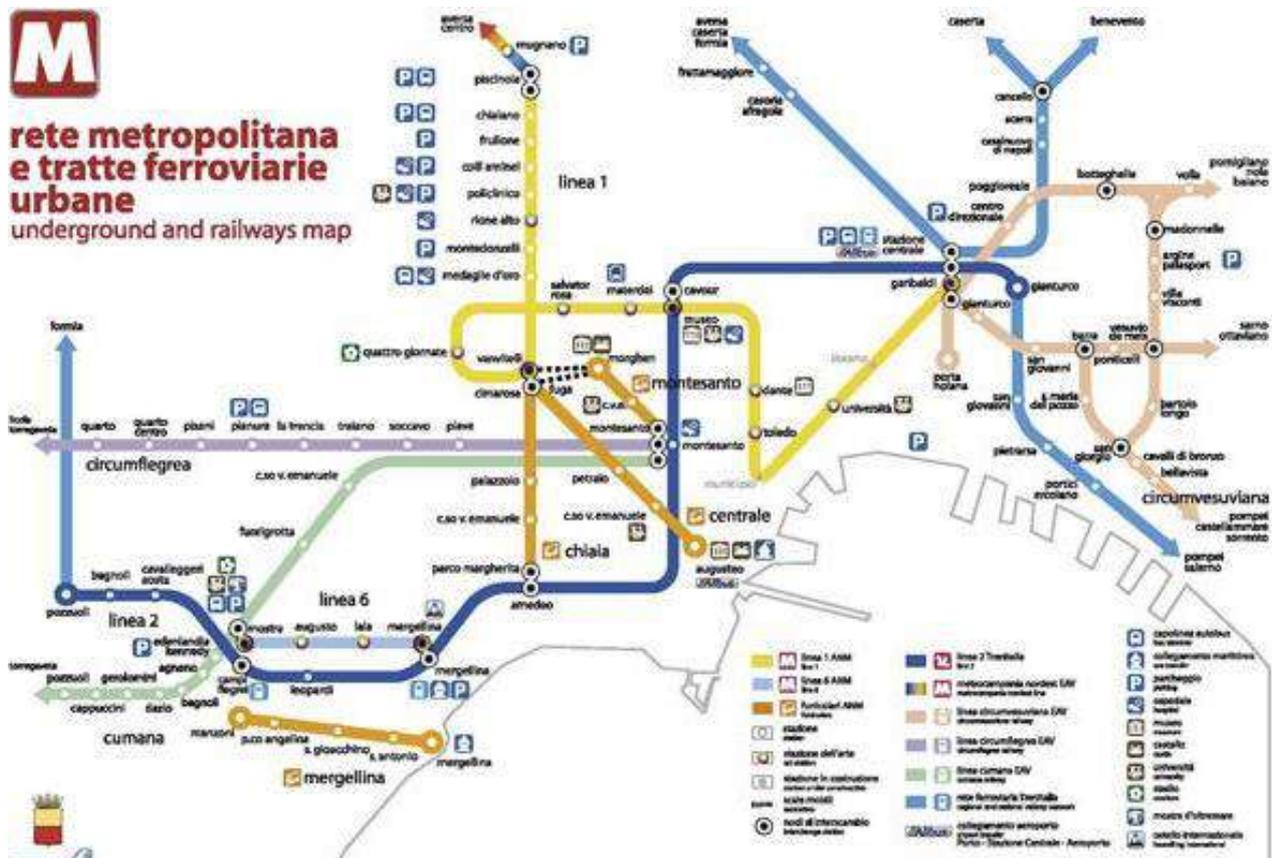


Figura 9: Rete urbana metropolitana e ferroviaria

Il porto di Napoli, posto al centro del Mediterraneo e attivo fin dall'età classica, svolge funzioni commerciali e di collegamento. La gestione ed il coordinamento delle attività sono svolte dall'authority portuale.

Con oltre 7 000 000 di traffico passeggeri e con 1 400 000 di passeggeri croceristi è uno dei più importanti porti sia a livello europeo che mediterraneo. Nel 2015 si è attestato al 12° posto tra i porti europei più trafficati per numero di passeggeri. Nel 2019 lo scalo portuale si conferma terzo in Italia (dopo Civitavecchia e Venezia) per traffico crocieristico, che, negli ultimi anni ha registrato a Napoli un incremento del 230% per un totale di 1.200.000 passeggeri.

L'area complessiva si estende per oltre 200.000 m² (20 km in lunghezza), ed estende la sua giurisdizione anche al porto di Castellammare di Stabia (con Marina di Stabia per le imbarcazioni da diporto), all'area di Bagnoli (con la relativa colmata), al porto di Mergellina ed ai lidi balneari presenti a Posillipo, Marechiaro e Bagnoli/Coroglio.

L'area portuale è adibita ad uso multifunzionale (passeggeri, al cabotaggio, alla cantieristica, all'attività commerciale nelle sue componenti di traffico merci, petrolifero, container, traffico crocieristico, industria delle riparazioni navali, traffico commerciale e diportismo) per un totale di 14 moli (La Pietra, Molo Angioino, Molo Beverello, Molosiglio, Calata di Porta di Massa, Mergellina, Darsena Acton, Duca degli Abruzzi, Calata Marinella, molo San Vincenzo, Darsena di Levante, molo Vittorio Emanuele e Pietrarsa).

Notevole anche l'attività congressuale grazie alle cinque sale nella Stazione marittima. Eccetto le 110 unità occupate presso l'autorità portuale, complessivamente l'indotto portuale impegna circa 160 società per un totale di oltre 1500 posti di lavoro.

Il porto è situato di fronte al centro cittadino, e molti luoghi di interesse storico ed artistico sono abbastanza vicini e raggiungibili a piedi: il castello Maschio Angioino, Palazzo Reale, Piazza del Plebiscito con la Basilica, la Galleria Umberto I, le vie dello shopping come Via Toledo, Via Chiaia, Via Morelli, Via Filangieri arrivando fin in Piazza dei Martiri e Via Calabritto, il Municipio (Palazzo San Giacomo), il centro degli affari con gran parte degli uffici e molti alberghi cittadini, l'Università, ecc. È inoltre molto vicina la fermata della Funicolare di Piazzetta Augusteo, che consente di arrivare in pochi minuti al Vomero.

All'interno dell'area portuale vi sono trenta banchine e calate, con una lunghezza variabile dai 110 ai 400 mt. L'area ospita:

- Museo dell'emigrazione, nato nel 2005 ed in parte posseduto dalla Regione, in attesa di riapertura.
- Terminal crocieristico
- Terminal passeggeri e auto
- Area commerciale.
- Terminal container
- Terminal rinfuse solide
- Terminal rinfuse liquide

Per quanto riguarda l'accessibilità, la recente riorganizzazione logistica ha permesso il collegamento con i principali snodi autostradali (A1 e A3) e ferroviari (Circumvesuviana, Napoli-Salerno, Linea 2).

È attualmente in costruzione un collegamento metropolitano che, insieme alla pedonalizzazione della intera area, con la creazione di sottopassi per le auto, permetterà un accesso più rapido di quello attuale. È inoltre presente nell'area di fronte al Molo Beverello la stazione Municipio della metropolitana di Napoli. A breve verrà completata l'uscita Porto della stazione Municipio della linea 1.

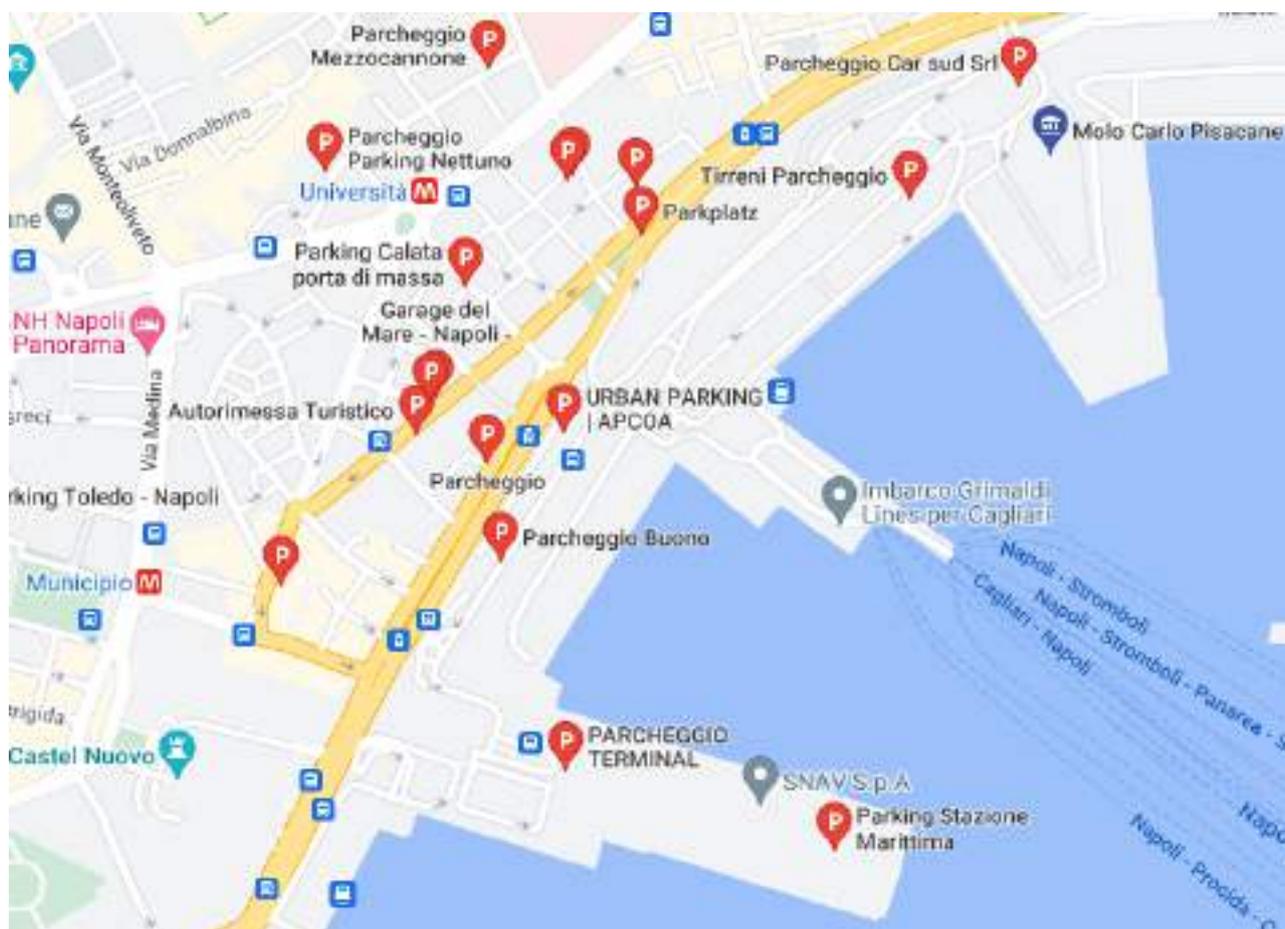


Figura 10: Accessibilità e parcheggi area portuale

Per quanto concerne i parcheggi, numerosi posti sono disponibili all'interno dell'area portuale, in particolare nella zona della stazione marittima e del terminal, in prossimità dell'edificio "Immacolatella" da adibire a sede di EMSA.



Figura 11: Dettaglio Planimetria area Portuale

5. Infrastruttura fisica del Centro

L'Autorità Portuale ha avviato un programma di investimenti teso a riqualificare l'area portuale di Napoli, con particolare riferimento ad alcuni edifici tra cui il palazzo dell'Immacolatella ed i Magazzini generali. In funzione del dimensionamento operativo del Centro Regionale e della previsione evolutiva fino all'anno a regime, il Centro regionale potrà essere ospitato presso il palazzo dell'Immacolatella, che è stato recentemente ristrutturato ed offre aree e dotazioni infrastrutturali sufficienti rispetto alle previsioni di impiego presenti in questo dossier. Nonostante ciò, la disponibilità di spazi nell'area portuale di Napoli è molto grande e potranno eventualmente essere individuate ulteriori aree anche di dimensioni maggiori, come il palazzo dei Magazzini Generali, che sarà a brevissimo oggetto di un analogo intervento di recupero e ristrutturazione.

Il palazzo dell'Immacolatella (propriamente edificio della Deputazione della Salute) è uno dei palazzi di interesse storico-artistico di Napoli; è sito nella zona portuale.



Figura 12: Magazzini Generali



Figura 13: Immacolatella

La struttura monumentale è posizionata tra la calata del Piliero e la calata di Porta di Massa. Il palazzo fu fatto costruire da Carlo di Borbone negli anni quaranta del XVIII secolo, in occasione della risistemazione del fronte a mare tra il molo grande e il castello del Carmine, al fine di ospitare la sede della Deputazione della Salute. Originariamente collocato di fronte al porto piccolo (il mandracchio) su un molo e collegato tramite due ponti che racchiudevano il piccolo bacino, dopo l'Unità d'Italia gli è stato aggiunto un prolungamento dinanzi l'entrata e per i lavori di ampliamento dell'area portuale si è ritrovato inglobato nella nuova colmata della calata Porta di Massa.

L'architetto a cui è stato affidato il progetto è Domenico Antonio Vaccaro, il quale creò un effimero apparato barocco di pianta ottagonale.

L'edificio è caratterizzato dalla statua della Vergine Maria, che svetta alla sommità dell'edificio e che gli dà il nome più conosciuto. Attribuita tradizionalmente allo stesso Vaccaro, la statua è invece opera dello scultore Francesco Pagano, il quale ha scolpito anche alcuni simbolismi sempre presenti sulla sommità. Per un breve periodo del XIX secolo è stato affiancato dalla fontana del Gigante, nota anche come fontana dell'Immacolatella proprio per questa sua collocazione.

La struttura attualmente è stata totalmente restaurata. Da un punto di vista planimetrico l'edificio si compone di un corpo centrale, il più antico della fabbrica concepita dal Vaccaro, cui si aggiunge un'appendice anteriore verso la terraferma, realizzata dopo il tombamento dello specchio d'acqua del bacino del Mandracchio, ed uno posteriore verso il mare. Le due appendici hanno determinato la creazione di due cortili di cui quello anteriore di forma più allungata ed uno posteriore di dimensioni più ridotte.

L'edificio si compone di tre livelli in elevazione, anche se è presumibile l'esistenza di un antico livello interrato al di sotto del corpo storico del Vaccaro, in corrispondenza di quella che originariamente era la quota dello specchio d'acqua del bacino portuale poi tombato.



Figura 14: Edificio "Immacolatella", vista frontale



Figura 15: Edificio "Immacolatella", vista laterale

I tre livelli - piano terra, piano primo, piano secondo, oltre copertura - presentano un diverso sviluppo planimetrico, in seguito alle stratificazioni subite dall'organismo edilizio. I collegamenti verticali sono garantiti da due corpi scala in piperno rivestiti con lastre di pietra che collegano il piano terra al secondo piano. Una terza scala (secondo cortile) conduce dal piano terra, al primo piano ed al secondo piano. Da qui, un'ultima scaletta in ferro posta sul terrazzo esterno, collega il secondo piano con la copertura. L'edificio presenta diversi elementi decorativi, tra cui la figura della Vergine vittoriosa che schiaccia il serpente, innalzata da una coltre di nuvole e circondata da angeli e amorini

Per quanto riguarda gli **spazi disponibili**, l'edificio occupa un'area complessiva di 3.230 mq, divisi su tre piani. Le aree interne utili, adibite ad uffici, laboratori e servizi sono in totale 1.364 mq, a cui si aggiungono 2.325 mq di spazi esterni come terrazze cortili ed androne. La tabella seguente riporta l'elenco e la ripartizione delle aree.

Calcolo superfici lorde Immacolatella	
Aree	mq
Piano Terra (compreso cortili interni ed androne)	mq 1.180,00
Primo piano (escluso terrazzo su p.le Immacolatella)	mq 760,00
Secondo piano (compreso terrazzo Vesuvio)	mq 760,00
Copertura fabbricato (compreso area fotovoltaico)	mq 530,00
TOTALE	mq 3.230,00

Tabella 2: Superfici Lorde Immacolatella

Si riportano di seguito le planimetrie dei tre piani dell'edificio.



Figura 16: Edificio "Immacolatella", pianta piano Terra



Figura 17: Edificio "Immacolatella", pianta piano 1

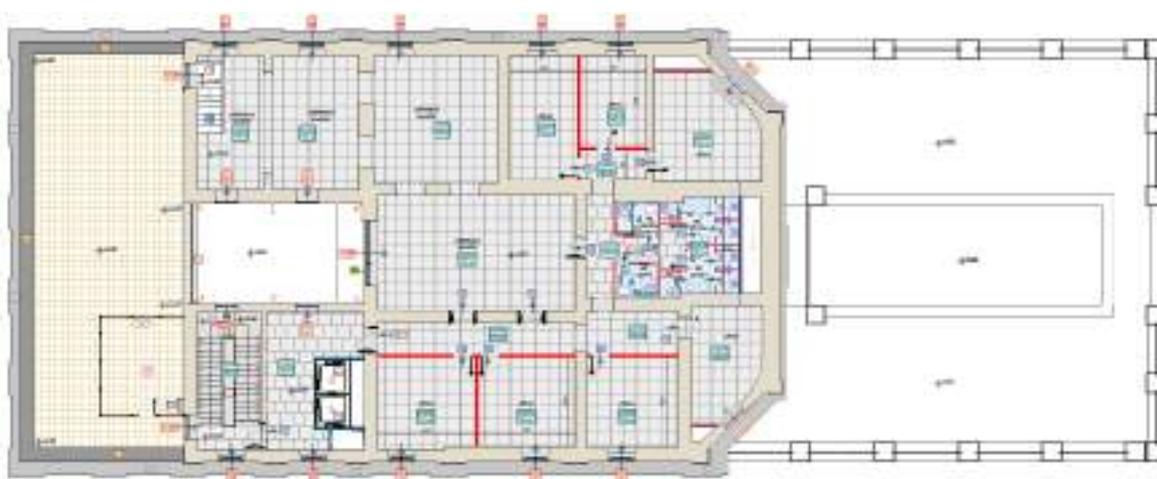


Figura 18: Edificio "Immacolatella", pianta piano 2

5.1 Consistenza degli impianti

Il recente intervento di "Restauro Conservativo" ha previsto l'adozione di tecniche e tecnologie tese a preservare l'autenticità del monumento e a conservare le caratteristiche morfologico – costruttive dell'edificio conservando quanto più possibile la materia storica e salvaguardando le caratteristiche strutturali originarie del manufatto, pur garantendone la sicurezza. La dotazione impiantistica è stata realizzata con criteri moderni e di efficienza anche per la manutenzione futura e per eventuali interventi di espansione.

L'edificio è quindi pronto ad ospitare una struttura che necessita di opportune dotazioni tecnologiche come l'EMSA, offrendo spazi ottimizzati rispetto alla situazione precedente e le seguenti nuove opere **impiantistiche**:

- Impianto elettrico di illuminazione normale, di emergenza e sicurezza
- Impianto elettrico di F.M.
- Impianto di terra generale con relativi collegamenti equipotenziali e di scariche atmosferiche
- Impianto integrato telefonico-trasmissione dati (cablaggio strutturato),
- Impianto elettrico di alimentazione impianti di condizionamento
- Impianto fotovoltaico
- Impianto Rivelazione incendi fumi
- Impianto antintrusione
- Impianto televisione a circuito chiuso TVCC
- Impianto Diffusione Sonora EVAC
- Sistema di supervisione impianti elettrici
- Sistema di supervisione impianti speciali
- Impianto di condizionamento estivo/ invernale,
- Impianto Idrico/ sanitario,
- Impianto antincendio.
- Quadro elettrico sottocontatore arrivo linea b.t. di UTENTE
- Quadri elettrici di distribuzione di zona.

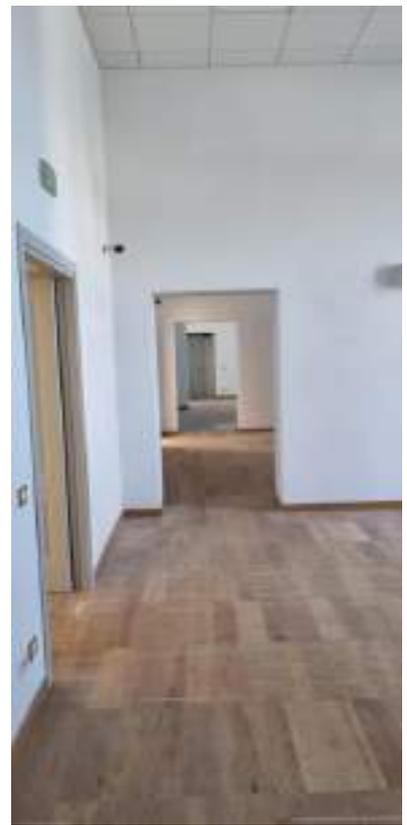




Figura 19: Dotazioni impiantistiche

Per quanto riguarda le **finiture** interne del fabbricato, i principali elementi sono stati i seguenti:

- Pavimentazione interna galleggiante;
- Controsoffitti e divisori a secco;
- Infissi esterni;
- Coibentazione ed impermeabilizzazione delle coperture;
- Porte REI in legno massello
- Pluviali esterne in rame
- pavimentazione galleggiante in tutti gli ambienti interni.



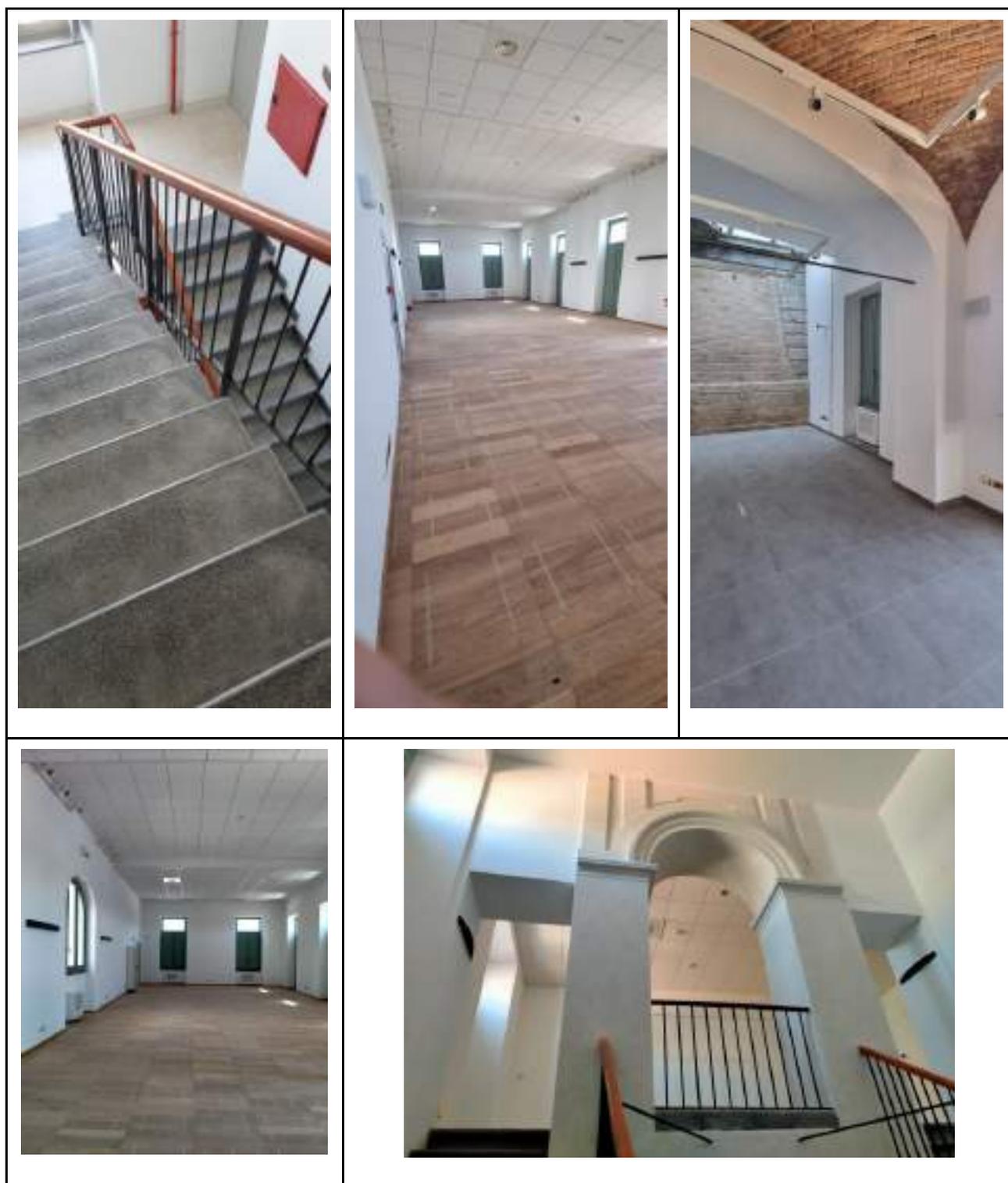


Figura 20: Ambienti interni

Sul terrazzo di copertura del terzo livello è stata realizzata una zona trattata con un sistema di guaina fotovoltaica ad alta integrazione con il manufatto storico, che consente di produrre **energia elettrica** per oltre 1KWp (sistema “General SOLAR PV”).





Figura 21: Spazi esterni

Per quanto riguarda le **barriere architettoniche**, l'edificio dell'Immacolatella è stato completamente ristrutturato, non limitandosi solamente al pedissequo rispetto delle normative di settore vigenti, ma andando oltre, in modo da rendere i luoghi riqualificati ed “accessibili universalmente”.

Sono stati presi tutti quegli accorgimenti tesi a risolvere gli ostacoli fisici presenti tra le varie parti del monumento, anche con il ricorso a dispositivi di tipo amovibile, per non alterare, in maniera definitiva, l'originario assetto storico dell'edificio (rampe, rampette, elevatori, ecc). Sono stati adeguati i servizi igienici, gli ascensori e l'accessibilità in generale e sono stati implementati i relativi sistemi di allarme.

6. Ipotesi di Governance della sede regionale

Il Centro regionale sarà dedicato allo svolgimento dei compiti relativi al **monitoraggio della navigazione e del traffico marittimo**.

Pertanto, si può supporre una organizzazione con:

- **un direttore della sede regionale**, che risponda direttamente al direttore esecutivo di EMSA;
- un Dipartimento su: Monitoraggio della navigazione e del traffico marittimo;
- un Dipartimento di gestione generale della sede regionale, con compiti relativi a Risorse umane; Legale e Strutture;
- un Dipartimento su: Innovazione tecnologica e scientifica, che funga da interfaccia verso il sistema della ricerca e dell'innovazione a livello italiano ed europeo.

7. Budget previsionale

Partendo dalle analisi effettuate su organico, infrastrutture, servizi esterni e interventi sugli immobili e sugli impianti, è definito un budget di massima relativo all'investimento iniziale ed ai costi operativi fino all'anno a regime. La presenza di una seconda sede operativa di EMSA, consente di ridurre notevolmente alcune voci di costo, pur mantenendo vantaggi operativi dal punto di vista della logistica e della vicinanza a potenziali punti di interesse. Il budget è presentato sotto forma di tabella.

7.1 Metodologia

Le principali note metodologiche per la stima del budget sono:

- Analogia con budget e procurement della sede centrale di EMSA;
- Dimensionamento del Centro Regionale;
- Principali attività proposte per il Centro Regionale.

L'ipotesi di budget allegata fa riferimento ai budget disponibili sul sito web dell'EMSA sia per la struttura dei capitoli di spesa che per le proiezioni dei valori e le rispettive medie.

Sono state usate come riferimento le versioni emendate dei Budget EMSA ed in particolare sono stati richiamati i valori di "commitment" e non di "payments", prediligendo un criterio di competenza e non di cassa. Si fa notare comunque che gli scostamenti fra queste due voci non sono in media significativi.

A supporto ulteriore delle stime è stato impiegato un campione dei contratti di procurement EMSA per acquisto di dotazioni IT, server, software, hardware e spese accessorie realizzate fra il 2006, anno di insediamento a Lisbona, ed il 2008.

Le informazioni sui budget e sui tender sono state raccolte nella sezione "Financial documents" [RD 3] del sito ufficiale dell'EMSA.

Altra assunzione iniziale è che il range di ciascun capitolo di spesa possa essere stimato supponendo che la sede regionale EMSA abbia un dimensionamento generale di circa un terzo rispetto a quella principale di Lisbona.

Si può assumere quindi, come indicato nei paragrafi precedenti, ammontando il personale complessivo della sede EMSA di Lisbona a circa 270 effettivi, quello della sede di Napoli potrebbe contare fra 50 e 100 persone.

Infine, il Centro Regionale potrà essere interfacciato con la sede Principale di Lisbona per accedere alle informazioni generate dai servizi di **controllo della navigazione** e del **traffico marittimo**, nonché alle **attività di monitoraggio anti-inquinamento**. Ciò in linea con le impostazioni strategiche e con l'articolazione dei budget degli ultimi anni, che restituiscono fra i principali costi operativi i seguenti:

- Spese Operative, fra le quali:
 - Information services and databases;
 - Cooperation on Coast Guard Functions;
- Misure anti-inquinamento, fra le quali:
 - Pollution Response Services;
 - CLEANSEANET;
- Azioni project-financed fra le quali:
 - Assistance to Candidate and ENP countries;
 - Surveillance Service Level Agreements;
 - Copernicus.

Le voci di costo appena elencate sono stimate come pressoché nulle nel budget previsionale della sede Regionale in quanto si suppone ragionevolmente che, al netto di spese necessarie per l'interfacciamento e il porting con i servizi ed i database, questi ambiti operativi non genereranno un maggiore fabbisogno netto rispetto al budget dell'agenzia ma al contrario potranno beneficiare di efficienze generate da una migliore dislocazione geografica.

7.2 Investimenti previsti

Come descritto nel paragrafo, la struttura proposta come sede del centro Regionale EMSA è già dotata dell'impiantistica di base e non richiede quindi ulteriori investimenti in tal senso.

Andranno invece eseguiti investimenti aggiuntivi iniziali: preminenza avrà la sala operativa MSS, su impostazione simile a quella della sede di Lisbona, che sarà interfacciata con i servizi di:

- monitoraggio e informazione sul traffico navale dell'UE **SafeSeaNet**;
- localizzazione globale delle navi Long Range Identification and Tracking (**LRIT**) realizzato per l'International Maritime Organisation (IMO);
- rilevamento e sorveglianza di sversamenti di petrolio **CleanSeaNet** e di rilevamento dell'imbarcazione.

Per implementare tali funzionalità, si prevede una sala che a regime comprenda:

- n. 6 workstation, corredate di accessori, periferiche, software operativi ed applicativi;
- n. 1 video-wall, composto da 6 monitor, una workstation dedicata e sw di corredo;
- n. 20 postazioni sala computer di supporto, ciascuna composta da scrivania, seduta, workstation, monitor, periferiche, connessione internet via LAN, licenze software (sistemi operativi e suite software specifiche);
- n. 50 postazioni per le altre categorie di addetti, relative dotazioni software e di arredi.
- Nodo Internet/Intranet banda larga per interfacce con altri servizi;
- Altri server.

I costi di acquisto di hardware sono puntuali, così come per le dotazioni software, per le quali si assumono acquisti di licenze una tantum e non con rinnovo annuale.

Voci di Spesa investimenti IT e Furniture	Quantità 2023	Costo Unitario	Costo 2023
Subtotale Sala Operativa			53.800,00 €
<i>Workstation con accessori, periferiche</i>	6	2.500,00 €	15.000,00 €
<i>Licenze SW generiche lifetime (OS, applicativi base)</i>	6	800,00 €	4.800,00 €
<i>Altre licenze SW lifetime</i>	6	3.000,00 €	18.000,00 €
<i>Video-wall (6 monitor+workstation dedicata)</i>	1	10.000,00 €	10.000,00 €
<i>Arredi (scrivanie, sedute, altri accessori)</i>	6	1.000,00 €	6.000,00 €
Subtotale Sala Computer			106.000,00 €
<i>Dotazione IT (Computer, Monitor, periferiche)</i>	20	1.500,00 €	30.000,00 €
<i>Licenze SW generiche lifetime (OS, applicativi base)</i>	20	800,00 €	16.000,00 €
<i>Altre licenze SW lifetime</i>	20	2.000,00 €	40.000,00 €
<i>Arredi (scrivanie, sedute, altri accessori)</i>	20	1.000,00 €	20.000,00 €
Postazioni			150.000,00 €
<i>Dotazione IT (Computer, Monitor, periferiche)</i>	50	1.200,00 €	60.000,00 €
<i>Dotazione SW (Licenze OS e altre licenze lifetime)</i>	50	800,00 €	40.000,00 €
<i>Arredi (scrivanie, sedute, altri accessori)</i>	50	1.000,00 €	50.000,00 €
Altre dotazioni			100.000,00 €
<i>Altri Server e infrastrutture IT</i>	1	50.000,00 €	50.000,00 €
<i>Nodo Internet/Intranet banda larga</i>	1	50.000,00 €	50.000,00 €
<i>Altri arredi (Armadi ecc)</i>	1	- €	- €
<i>Subtotale IT</i>			333.800,00 €
<i>Subtotale Arredi</i>			76.000,00 €
Totale			409.800,00 €

Figura 22: Prospetto Budget investimenti IT-Sala operativa

7.3 Budget previsionale operativo

Dopo aver descritto il budget per l'investimento IT, di seguito si propone una prospettiva del budget così generata:

- Per tutti i capitoli di spesa (in verde), i valori sono stati calcolati sulla media degli ultimi 5 budget (anni 2017-2021); a questi valori sono stati applicati differenti coefficienti determinati in base alle seguenti assunzioni, riepilogate nella Figura 23. Queste sono:
 - A. Coefficiente di dimensionamento Struttura: sintetizza la minor "dimensione" della sede di Napoli rispetto a quella di Lisbona;
 - B. Coefficiente di dimensionamento STAFF, pari al rapporto fra D e C, ossia:
 - C. Valore di riferimento addetti EMSA Lisbona, pari a 270;
 - D. Numero Addetti EMSA Napoli, crescente nel tempo in base alla proiezione riportata in Figura 7;

E. Costo medio lordo per addetto, inteso come RAL (Retribuzione Annuale Lorda), assunto pari a € 70k.

- Relativamente al capitolo “BUILDINGS, EQUIPMENT AND MISCELLANEOUS OPERATING EXPENDITURE”:
 - la voce **Rentals of buildings** è pari a 0€ in quanto le competenti autorità demaniali e portuali renderanno disponibile l’edificio in forma totalmente gratuita;
 - Le voci **IT Purchases** e **Movable Property and associated costs** per il primo anno di esercizio (2023) comprendono, oltre al valore riproporzionato rispetto alla media EMSA, gli acquisti previsti per l’allestimento della sala operativa MSS, di cui al sottoparagrafo precedente, e per gli acquisti di dotazioni IT, software e di arredi per tutti i futuri addetti.

Le voci di costo sono descritte analiticamente nel paragrafo 6.4, nel quale viene descritto il metodo di stima di ciascuna di esse.

Assunzioni di Base		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
(A) Coefficiente di dimensionamento	Proporzione rispetto a EMSA	0,3	0,3	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35
(B) Coefficiente di dimensionamento STAFF	(B)=(D)/(C)	0,04	0,07	0,11	0,15	0,19	0,2	0,22	0,24	0,26	0,28
(C) Valore di riferimento addetti EMSA Lisbona	Fisso	270									
(D) N Addetti Napoli	Crescente nel	10	20	30	40	50	55	60	65	70	75
(E) Costo medio lordo addetto	RAL (€)	70.000,00 €	70.000,00 €	70.000,00 €	70.000,00 €	70.000,00 €	70.000,00 €	70.000,00 €	70.000,00 €	70.000,00 €	70.000,00 €

Figura 23 – Assunzioni di base per la stima del budget EMSA Napoli

Capitoli di Spesa	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
SUSSIDIO EC + REGIONE CAMPANIA	2.466.827,91 €	3.264.602,36 €	4.371.598,13 €	5.571.568,09 €	6.771.538,04 €	7.334.030,53 €	7.934.015,51 €	8.534.000,48 €	9.133.985,46 €	9.733.970,44 €
OPERATIONAL INCOME	675.819,18 €	1.182.683,57 €	1.858.502,75 €	2.534.321,93 €	3.210.141,12 €	3.379.095,91 €	3.717.005,50 €	4.054.915,09 €	4.392.824,68 €	4.730.734,28 €
STAFF	1.174.544,07 €	2.335.452,13 €	3.299.996,20 €	4.404.540,28 €	5.509.084,35 €	6.047.720,37 €	6.599.992,41 €	7.152.264,44 €	7.704.536,48 €	8.256.808,52 €
STAFF IN ACTIVE EMPLOYMENT	700.000,00 €	1.400.000,00 €	2.100.000,00 €	2.800.000,00 €	3.500.000,00 €	3.850.000,00 €	4.200.000,00 €	4.550.000,00 €	4.900.000,00 €	5.250.000,00 €
MISCELLANEOUS EXPENDITURE ON STAFF RECRUITMENT AND TRANSFER	14.482,70 €	25.344,72 €	39.827,41 €	54.310,11 €	68.792,81 €	72.413,48 €	79.654,83 €	86.896,18 €	94.137,52 €	101.378,87 €
MISSIONS AND DUTY TRAVEL	3.429,38 €	6.001,41 €	9.430,79 €	12.860,17 €	16.289,55 €	17.146,89 €	18.861,58 €	20.576,27 €	22.290,96 €	24.005,65 €
SOCIOMEDICAL STRUCTURE	1.176,00 €	2.058,00 €	3.234,00 €	4.410,00 €	5.586,00 €	5.880,00 €	6.468,00 €	7.056,00 €	7.644,00 €	8.232,00 €
TRAINING	9.760,00 €	17.080,00 €	26.840,00 €	36.600,00 €	46.360,00 €	48.800,00 €	53.680,00 €	58.560,00 €	63.440,00 €	68.320,00 €
SOCIAL MEASURES	444.640,00 €	883.120,00 €	1.117.760,00 €	1.492.400,00 €	1.867.040,00 €	2.048.200,00 €	2.235.520,00 €	2.422.840,00 €	2.610.160,00 €	2.797.480,00 €
ENTERTAINMENT AND REPRESENTATION	1.056,00 €	1.848,00 €	2.904,00 €	3.960,00 €	5.016,00 €	5.280,00 €	5.808,00 €	6.336,00 €	6.864,00 €	7.392,00 €
BUILDINGS, EQUIPMENT AND MISCELLANEOUS OPERATING EXPENDITURE	643.315 €	253.769 €	315.192 €	342.197 €	369.202 €	375.953 €	389.456 €	402.958 €	416.461 €	429.963 €
RENTAL OF BUILDINGS	0 €									
BUILDINGS ASSOCIATED COSTS	103.777,13 €	103.777,13 €	121.073,32 €	121.073,32 €	121.073,32 €	121.073,32 €	121.073,32 €	121.073,32 €	121.073,32 €	121.073,32 €
INFORMATION TECHNOLOGY PURCHASES	358.128,98 €	42.575,71 €	66.904,69 €	91.233,67 €	115.562,65 €	121.644,89 €	133.809,38 €	145.973,87 €	158.138,36 €	170.302,85 €
MOVABLE PROPERTY AND ASSOCIATED COSTS	78.676,00 €	4.683,00 €	7.359,00 €	10.035,00 €	12.711,00 €	13.380,00 €	14.718,00 €	16.056,00 €	17.394,00 €	18.732,00 €
CURRENT ADMINISTRATIVE EXPENDITURE	33.940,02 €	33.940,02 €	39.596,69 €	39.596,69 €	39.596,69 €	39.596,69 €	39.596,69 €	39.596,69 €	39.596,69 €	39.596,69 €
POSTAGE AND TELECOMMUNICATIONS	33.032,96 €	33.032,96 €	38.538,45 €	38.538,45 €	38.538,45 €	38.538,45 €	38.538,45 €	38.538,45 €	38.538,45 €	38.538,45 €
EXPENDITURE ON MEETINGS	35.760,00 €	35.760,00 €	41.720,00 €	41.720,00 €	41.720,00 €	41.720,00 €	41.720,00 €	41.720,00 €	41.720,00 €	41.720,00 €
OPERATIONAL EXPENDITURE	598.968,74 €	650.284,42 €	727.129,96 €	795.550,86 €	863.971,76 €	881.076,98 €	915.287,43 €	949.497,88 €	983.708,33 €	1.017.918,79 €
DEVELOPMENT OF DATABASES	80.000,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €
INFORMATION AND PUBLISHING	50.547,84 €	50.547,84 €	58.972,48 €	58.972,48 €	58.972,48 €	58.972,48 €	58.972,48 €	58.972,48 €	58.972,48 €	58.972,48 €
STUDIES	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €
MISSION EXPENSES LINKED TO MARITIME AFFAIRS	104.368,00 €	122.644,00 €	147.012,00 €	171.380,00 €	195.748,00 €	201.840,00 €	214.024,00 €	226.208,00 €	238.392,00 €	250.576,00 €
TRAINING LINKED TO MARITIME AFFAIRS	124.052,90 €	157.092,58 €	201.145,48 €	245.198,38 €	289.251,28 €	300.264,50 €	322.290,95 €	344.317,40 €	366.343,85 €	388.370,31 €
L.R.I.T.	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €
COOPERATION ON COAST GUARD FUNCTIONS	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
ANTI POLLUTION MEASURES	- €									
POLLUTION RESPONSE SERVICES	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
CLEANSEANET	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
COOPERATION AND COORDINATION AND INFORMATION	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
PROJECT FINANCED ACTIONS	50.000,00 €	25.096,99 €	29.279,82 €							
MARITIME INFORMATION SERVICES	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
ASSISTANCE TO CANDIDATE AND ENP COUNTRIES	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
SURVEILLANCE SERVICE LEVEL AGREEMENTS	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
CLEANSEANET SERVICES TO THIRD PARTIES	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
COPERNICUS	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
EQUASIS	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
THETIS MODULES	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
MISCELLANEOUS	50.000,00 €	25.096,99 €	29.279,82 €	29.279,82 €	29.279,82 €	29.279,82 €	29.279,82 €	29.279,82 €	29.279,82 €	29.279,82 €

Figura 24: Budget complessivo Centro Regionale EMSA - Napoli

7.4 Descrizione delle voci esposte

Gli introiti sono composti da:

- **Sussidio EC e Regione Campania**, indica l'ammontare dei contributi che verranno versati dalle autorità, dei quali €1M circa a carico della Regione Campania, a copertura del fabbisogno di budget costituito dalla somma delle voci di costo.
- **Operational Income**, ricavi generati dalla erogazione di servizi; nella tabella sono stimati in proporzione al dimensionamento dello staff della sede EMSA Napoli rispetto al numero di addetti di EMSA Lisbona (voce (B) nelle Assunzioni di Base).

Le spese sono articolate nelle seguenti Macro-voci e Voci:

STAFF

- **Staff in active employment**, la voce più significativa di questo gruppo, che naturalmente è composta dalle retribuzioni lorde del personale dell'agenzia, stimata in media pari a €70k per addetto, crescenti nel tempo come descritto nelle Figure 7 e 23.
- **Miscellaneous expenditure on staff recruitment and transfer**, che comprende le spese di recruitment, selezione e trasferimento del personale (voce proporzionale al parametro (B));
- **Missions and duty travel**: include le spese di missioni e trasferte del personale (voce proporzionale al parametro (B));
- **Sociomedical structure**, spese mediche e servizi annessi (voce proporzionale al parametro (B));
- **Training**, spese di addestramento e formazione interni (voce proporzionale al parametro (B));
- **Social measures**, oneri sociali comprensivi di misure come, ad esempio, le spese per l'integrazione linguistica e scolastica dei figli dei dipendenti (voce proporzionale al parametro (B), maggiorata in proporzione alle spese per "Staff in active employment");
- **Entertainment and representation**, spese per attività di intrattenimento e piccole attività di rappresentanza.

BUILDING, EQUIPMENTS, AND MISCELLANEOUS OPERATING EXPENDITURE

- **Rental of Buildings**, spese di affitto immobili; queste sono pari a zero come spiegato nel Capitolo 6 e nel paragrafo 6.3;
- **Buildings associated costs**, spese legate alla gestione e manutenzione ordinaria degli stabili, alle utenze ed ai servizi di pulizia e sorveglianza; questa voce è stimata tenendo conto del parametro (A), con una pesante correzione rispetto alla media dei budget EMSA 2017-2021 dovuta al fatto che la corrispettiva voce di budget accorpa a queste le spese di “rental of Buildings”, che, come detto nel caso di Napoli, sarebbero pari a 0;
- **Information Technology Purchases**, ossia acquisti di computer, software (anche sviluppo), ed altre spese legate all’infrastruttura IT (es. server), queste sono calcolate in base al dimensionamento dello staff in quanto dipendono dal numero di postazioni e di addetti, e corrette per il solo primo anno con l’investimento iniziale in dotazione IT descritto al paragrafo 6.2;
- **Movable property and associated costs**, tutto quanto riguarda beni mobili come arredi, libri, veicoli. Come per la voce precedente, la stima è fatta in proporzione allo staff, maggiorata per il primo anno dell’investimento iniziale descritto al paragrafo 6.2;
- **Current administrative expenditure**, che include le spese e gli oneri bancari, legali, di contabilità ed amministrativi in genere; questa e le sottovoci seguenti, in quanto costi generali, sono stimati rispetto al dimensionamento della struttura (parametro (A)).
- **Postage and telecommunications**, per le spese riguardanti canoni telefonici, poste e spedizioni.
- **Expenditure on meetings**, voce comprensiva delle spese per eventi e convegni.

OPERATIONAL EXPENDITURE

- **Development of databases**, spese per la costruzione ed ampliamento di database marittimi, inclusive delle spese di acquisizione di database da terze parti. Questa voce è valorizzata in maniera forfettaria di €80k per l’effettuazione del porting rispetto alle medesime attività di sviluppo database facenti capo alla sede di Lisbona.,
- **Information and publishing**, spese per la pubblicazione di materiale informativo; la voce è stimata come proporzionale al coefficiente di dimensionamento (parametro (A)).

- **Studies**, spese per la realizzazione di studi tematici a supporto delle Operations dell'Agenzia, comprensive anche dell'acquisizione di studi esterni. La voce è valorizzata in forma forfettaria come costi per consulenze ed acquisizione di dati per gli studi in misura pari ad €120k.
- **Mission expenses linked to maritime affairs**, spese di missione legate ad attività operative dell'Agenzia. La voce è stimata in proporzione al dimensionamento dello Staff (Parametro (B)).
- **Training linked to maritime affairs**, spese per la realizzazione di attività di formazione come seminari e workshop collegate ai servizi offerti. Anche questa voce è stimata in proporzione al dimensionamento dello Staff (parametro (B)), applicando però una maggiorazione (pari ad €80k) per i primi due anni giustificata dalla maggiore formazione per avviamento all'operatività del nuovo personale.
- **L.R.I.T.** che naturalmente raggruppa la spesa destinata all'erogazione del servizio di vessel tracking descritto nel paragrafo 1.3. La spesa descritta è stimata solo in termini delle spese per l'interfacciamento (porting) rispetto al servizio erogato in capo alla sede di Lisbona.
- **Cooperation on Coast Guard functions**, che include il budget per le attività e le funzioni dell'Agenzia a sostegno alle autorità nazionali responsabili di funzioni di guardia costiera in termini di safety, sicurezza, protezione ambientale, attività in favore dell'applicazione della legge e controllo dei confini marittimi e della pesca. Il costo è azzerato in quanto interamente imputabile ai costi già sostenuti dalla sede di Lisbona.

ANTI-POLLUTION MEASURES

Tutte seguenti voci sono azzerate in quanto non è generato un ulteriore fabbisogno di budget rispetto a quello della sede Centrale di Lisbona.

- **Pollution response services**, l'insieme dei servizi offerti da EMSA per il contrasto all'inquinamento, fra questi in particolare per gli interventi riguardanti Oil Spill, Chemical spill. Questi servizi comprendono il dispiegamento di navi, droni ed altra strumentazione a supporto degli interventi, oltre che attività di monitoraggio e addestramento.
- **CleanSeaNet**, collegato anche ai servizi di pollution response, è un servizio offerto agli Stati Membri per la detezione da satellite di eventi inquinanti come perdite di idrocarburi ed altri eventi inquinanti accidentali;

- **Cooperation and coordination and Information**, che include il supporto ai servizi anti inquinamento.

PROJECT FINANCED ACTIONS

Le seguenti voci sono azzerate in quanto non è generato un ulteriore fabbisogno di budget rispetto a quello della sede Centrale di Lisbona.

Fa eccezione solo l'ultima voce "**Miscellaneous**" nella quale è aggiunta per il primo anno una spesa forfettaria di €50k per l'effettuazione del porting rispetto ai corrispondenti servizi facenti capo alla sede di Lisbona. Per gli anni successive questa voce è stimata proporzionalmente al coefficiente di dimensionamento (parametro (A)) per tener conto di spese di manutenzione e aggiornamento.

- **Maritime Information Services**, che comprendono i progetti "Single Window Environment Project" e CISE.
- **Assistance to Candidate and ENP Countries**, nel quale sono inclusi i fondi della EC per le azioni dell'EMSA a supporto di Paesi candidati e potenziali candidati.
- **Surveillance Service Level Agreements**, riguardanti prevalentemente spese operative di FRONTEX.
- **Clean SeaNet services to third parties**, riguardanti i finanziamenti per le operazioni dedicate alle iniziative anti inquinamento (Groenlandia).
- **COPERNICUS**, per il servizio Copernicus Maritime Surveillance, che fornisce prodotti di Earth Observation a supporto di safety e security delle attività marine.
- **EQUASIS**, per il servizio mirato alla safety e security, che fornisce informazioni sulla sicurezza e la qualità della flotta mercantile attraverso un tool gratuito, basato su un database che mira a coprire l'intera flotta mercantile mondiale.
- **THETIS modules**, progettazione Sistema di raccolta dati a sostegno del regolamento MRV nell'ambito della lotta al cambiamento climatico.
- **Miscellaneous**, altre spese varie e residuali nell'ambito di azioni in Project Financing.

